

**Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel**

**1. KOOSKÕLASTUSED**


Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas																								
1	Keskkonnaamet  Meie 07.02.2023 nr 6-2/23/1820-2	<p>Esitasite Keskkonnaametile ehitusseadustiku § 31 lg 4 alusel kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks riigitee<sup>1</sup> (E20) Tallinn–Narva km 16,7-26,5 asuva Maardu–Jägala lõigu rekonstrueerimise projekteerimistingimuste eelnõu koos lisadega.</p> <p>Looduskaitseaduse (LKS) kohaselt ei või kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis ilma kaitstava loodusobjekti valitseja (Keskkonnaameti) nõusolekuta anda projekteerimistingimusi (LKS § 14 lg 1 p 7). Kuna tegevusi ei kavandata kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ega kaitstava looduse üksikobjekti piiranguvööndis, siis õigusliku aluse puudumisel loobub Keskkonnaamet Riigitee 1 (E20) Tallinn–Narva km 16,7-26,5 asuva Maardu–Jägala lõigu rekonstrueerimise projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastamisest<sup>2</sup>.</p> <p>Siiski toome omalt poolt välja järgmised tähelepaneku, millega tuleb arvestada:                      1. Keskkonnaamet kaardistas projektialasse kuuluva riigitee 1 Tallinn–Narva tee ja kõrvalmaantee 11260 Jõelähtme–Kemba tee vahetusse lähedusse jäävad puurkaevud, mis on toodud järgnevas tabelis:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Puudutatud teelõik</th> <th>Puurkaevu reg kood</th> <th>Sanitaarkaitseala ulatus, m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rebala küla 1 Tallinn–Narva tee (registriosa number 10129450, katastritunnus 24504:008:0648) kinnistu</td> <td>PRK0014096</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jõelähtme küla 1 Tallinn–Narva tee (registriosa number 10364550, katastritunnus 24504:008:0649) kinnistu</td> <td>PRK0014309</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu</td> <td>PRK0015025</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu</td> <td>PRK0016109</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu</td> <td>PRK0000834</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu</td> <td>PRK0022541</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu</td> <td>PRK0016008</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table>	Puudutatud teelõik	Puurkaevu reg kood	Sanitaarkaitseala ulatus, m	Rebala küla 1 Tallinn–Narva tee (registriosa number 10129450, katastritunnus 24504:008:0648) kinnistu	PRK0014096	50	Jõelähtme küla 1 Tallinn–Narva tee (registriosa number 10364550, katastritunnus 24504:008:0649) kinnistu	PRK0014309	50	Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0015025	20	Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0016109	10	Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0000834	50	Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0022541	50	Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0016008	30	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiamet võtab teadmiseks ja arvestab veeseadusest tulenevad nõudega, et puurkaevude sanitaarkaitsealadel on keelatud ehitustegevus ja kaevetööd. Transpordiamet käivitab tegevused Keskkonnaameti ettepanekus nr 1 toodud puurkaevude ööpäevaste tarbitavate veekoguste väljaselgitamiseks ja teeb võimalusel taotlused nende puurkaevude sanitaarkaitsealade muutmiseks hooldusaladeks.</li> <li>2. Transpordiamet võtab teadmiseks sildade ehitamisega seonduvad nõuded veeseaduses ja arvestab nendega projekti koostamisel.</li> <li>3. Transpordiamet arvestab võimalusel LKS tulenevaid nõudeid seoses veesängi muutmise piirangutega (LKS § 51 lg 1).</li> <li>4. Transpordiamet on arvestanud KeHJS nõuetega ja projekti käigus on kavas koostada KMH eelhinnang, et selgitada välja KMH vajalikkus. Transpordiamet arvestab nõudega, et KMH algatamata jätmise kohta on vajalik küsida seisukoht kõigilt asjaomastelt asutustelt.</li> <li>5. Transpordiamet võtab teadmiseks ja kehtestab KMH eelhinnangu koostamisel uuringu vajaduse Kostivere MKA ja Kostivere loodusala kaitse eesmärkidest lähtuvalt ning Natura ala kaitse-eesmärkidest lähtuvalt.</li> </ol> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiameti projekteerimisosakonnal esitada järelepärimised Keskkonnaameti arvamuse avalduses punktis 1 esitatud tabelis olevate puurkaevude omanikele ning Transpordiametil esitada vastavalt VeeS § 154 ning VeeS § 277 taotlus Keskkonnaagentuurile sanitaarkaitsealade muutmise taotlus hooldusaladeks, kui puurkaevude veetarbimine on &lt;10 m<sup>3</sup> ööpäevas.</li> <li>2. Projekti seletuskirjas tuua välja ehitaja kohustus tulenevalt VeeS § 196 ehitustegevuse registreerimiseks Keskkonnaametis veekeskkonnariskiga tegevusena.</li> <li>3. Arvestada sildade projekteerimisel asjaoluga, et tulenevalt LKS § 51, ei ole jõesängi ja voolurežiimi muutmise lubatud.</li> <li>4. Tuua ehitusprojekti seletuskirjas välja, kas võrreldes olemasolevaga muutub Jõelähtme jõe ristlõike pindala ja täpsemalt veekogusse paigaldatava ja süvendatava materjali mahud, et ehitusloa andja saaks otsustada, kas ka tulenevalt nendest asjaoludest on loa andmisel vajalik kaaluda KMH algatamist. Arvestada ka p3 toodud nõudega.</li> <li>5. Arvestada asjaoluga, et planeeritavad tee rekonstrueerimistööd ei tohi kahjustada Kostivere MKA ja Kostivere loodusala kaitse-eesmärke. KMH eelhinnangu</li> </ol>
Puudutatud teelõik	Puurkaevu reg kood	Sanitaarkaitseala ulatus, m																									
Rebala küla 1 Tallinn–Narva tee (registriosa number 10129450, katastritunnus 24504:008:0648) kinnistu	PRK0014096	50																									
Jõelähtme küla 1 Tallinn–Narva tee (registriosa number 10364550, katastritunnus 24504:008:0649) kinnistu	PRK0014309	50																									
Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0015025	20																									
Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0016109	10																									
Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0000834	50																									
Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0022541	50																									
Jõelähtme küla 11260 Jõelähtme–Kemba tee (registriosa number 9217750, katastritunnus 24504:008:0485) kinnistu	PRK0016008	30																									

	<p>Lisaks on puurkaev PRK0015025 ühisveevärgi põhjaveehaare, mille veevõtt on reguleeritud vee erikasutuse keskkonnaloaga nr L.VV/328479. Veehaarde sanitaarkaitseala on joogivee võtmiseks või joogivee tootmiseks kasutatavat veehaaret ümbritsev maa- või veela, kus vee kvaliteedi halvenemise vältimiseks ja veehaarde ehitiste kaitsmiseks on tegevust piiratud (veeseaduse (VeeS) § 148 lg 1). Veehaarde sanitaarkaitsealal tuleb vältida põhjavee, veekogu või selle osa kvaliteedi halvenemist ulatuses, mis võib joogivee tootmisel kaasa tuua veetöötuse kulude olulise suurenemise (VeeS § 151 lg 1). Veehaarde sanitaarkaitsealal on majandustegevus keelatud, välja arvatud: 1) veehaarde ehitamine, teenindamine ja kasutamine; 2) sanitaarkaitseala hooldamine; 3) metsa hooldamine; 4) rohttaimede niitmine ja niite koristamine või äravedu; 5) õiguspäraselt ehitatud ehitise kasutamine ja muu ehitisega seonduv tegevus kavandatud viisil, kui ehitise ei põhjusta vee kvaliteedi halvenemist; 6) teadustöö tegemine. Majandustegevus on iga iseseisvalt teostatav, tulu saamise eesmärgiga ja püsiv tegevus, mis ei ole majandustegevuse seadustiku üldosa seadusest (MSÜS) tulenevalt keelatud (MSÜS § 3 lg 1). Tegevus, mille suhtes on kehtestatud teatamis- või loakohustus, loetakse majandustegevuseks ka juhul, kui selle eesmärgiks ei ole tulu saamine (MSÜS § 3 lg 2).</p> <p><b>Eelnevalt tulenevalt tuleb arvestada, et puurkaevude sanitaarkaitsealadel on keelatud ehitustegevus ja kaevetööd.</b> Kõik kavandatavad tööd tuleb planeerida väljapoole puurkaevude sanitaarkaitsealaid. Vajadusel on võimalik taotleda koostöös puurkaevu omanikuga sobivate tingimuste esinemisel (VeeS § 149), arvestades puurkaevust tegelikku veevõttu ja põhjaveekihi kaitstust, puurkaevude sanitaarkaitsealade vähendamist. Sanitaarkaitseala ulatuse vähendamiseks, arvestades VeeS § 149 lg 1 p-des 1 ja 2 ning lg 2 p-s 1 sätestatud, esitatakse taotlus Keskkonnaametile, kes teeb sanitaarkaitseala ulatuse vähendamise otsuse (VeeS § 277 lg 3). Kui puurkaevust veevõtt on alla 10 m<sup>3</sup> ööpäevas, on võimalik muuta sanitaarkaitseala hooldusalaks (VeeS § 154 lg 1 p 3). Puurkaevu hooldusala (VeeS § 154 lg 3) ulatus on 10 m. Kui puurkaevule on moodustatud sanitaarkaitseala, kuid see puurkaev vastab VeeS § 154 lg 1 p-des 1–3 sätestatud, teeb Keskkonnaagentuur sanitaarkaitseala hooldusalaks muutmise otsuse (VeeS § 277 lg 2)</p> <p>2. Projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt soovitakse rajada ka uus Jõelähtme sõiduteesild üle Jõelähtme jõe (VEE1087900). Kuna sõiduteesild kuulub tee koosseisu ja Jõelähtme jõgi on avalikult kasutatav veekogu, tuleb silla ehitamine Keskkonnaametis registreerida veekeskonnariskiga tegevusena olenemata veekogu süvendamise või tahkete ainete veekogusse paigutamise mahust (VeeS § 196 lg 2 p 4). Samuti on projekteerimistingimuste eelnõus on välja toodud, et projekti eesmärk on mh rajatiste, sh olemasolevate sildade ja truupide seisukorra hindamine (kas vajalik on säilitamine, renoveerimine, uue ehitamine). Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et veekogusse 5–100 m<sup>3</sup> tahke aine paigutamiseks (VeeS § 196 lg 2 p 5) on vaja taotleda Keskkonnaametilt veekeskonnariskiga tegevuse registreering ning tee või raudtee koosseisu kuuluva silla või truubi ehitamiseks avalikult kasutataval veekogul või avalikul veekogul (VeeS § 196 lg 2 p 4) tuleb tegevus Keskkonnaametis registreerida olenemata mahtudest.</p> <p>3. Jõelähtme jõgi kuulub Jõelähtme karstiaala väljavoolust suubumiseni Jägala jõkke lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse<sup>3</sup>. Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaigana kinnitatud veekogul või selle lõigul on keelatud veekogu loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine (LKS § 51 lg 1).</p> <p>4. Juhime tähelepanu, et tulenevalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 6 lg 2 p-dest 10 ja 22, § 6 lg-st 4 ja Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ (edaspidi määrus nr 224) § 13 p-st 8<sup>4</sup> ja § 15 p-st 8<sup>5</sup> tuleb kavandatava tegevuse puhul kaaluda keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) algatamise vajalikkust ja anda eelhindang. Samuti palume ehitusprojekti välja tuua, kas võrreldes olemasolevaga muutub Jõelähtme jõe ristlõike pindala ja täpsemalt veekogusse paigaldatava ja süvendatava materjali mahud, et ehitusloa andja saaks otsustada, kas ka tulenevalt nendest asjaoludest on loa andmisel vajalik kaaluda KMH algatamist: 1) silla rajamine, kui selle tagajärjel muutub veekogu ristlõike pindala<sup>6</sup>; 2) veekogu süvendamine või veekogusse tahkete ainete kaadamine<sup>7</sup> alates mahust 100 m<sup>3</sup>. Või on vajalik läbi viia kohustuslik KMH (süvendamine üle 500 m<sup>3</sup> või ainete uputamine üle 2000 m<sup>3</sup>) (KeHJS § 6 lg 1 p 17 ja 17<sup>1</sup>).</p>	<p>koostamisel tuleb hinnata kavandatava tegevuse mõjusid Natura ala kaitse-eesmärkidele.</p> <p>Lugeda projekteerimistingimused Kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
--	---	---

		<p>KMH algatamise vajalikkuse kaalumise ja eelhinnangu koostamise korral peab KeHJS § 11 lg 2<sup>2</sup> kohaselt enne käesoleva seaduse § 6 lg-s 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2<sup>1</sup> viidatud tegevuse KMH vajalikkuse üle otsustamist otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhinnangu ning KMH algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu. Kui kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala, kaitseala, hoiuala, püsielupaika või kaitstavat looduse üksikobjekti, kooskõlastab otsustaja kavandatava tegevuse KMH algatamata jätmise otsuse eelnõu nimetatud kaitstava loodusobjekti valitsejaga (KeHJS § 11 lg 10).</p> <p>5. Esitatud trassiskeemi kohaselt kaitsealadele uusi rajatise kavandatud ei ole (teekatendist jääb lähima kaitsealani 7,5 m kuni 30 m). Kavandatud rekonstrueerimistööd piirnevad ca 840 m ulatuses Kostivere maastikukaitsealaga<sup>8</sup> (edaspidi MKA), mille kaitsekord on kehtestatud Vabariigi Valitsuse 29.12.2016 määrusega nr 162 „Kostivere maastikukaitseala kaitse-eeskiri“ (edaspidi kaitse-eeskiri). Kaitseala eesmärk on kaitsta karstivorme, looduslikke ja poollooduslikke kooslusi, maastikku ja maastikuilmet ning ohustatud ja haruldasi liike<sup>9</sup>. Kostivere MKA-l on üle-euroopaline tähtsus, kuna kuulub täies ulatuses Kostivere loodusala<sup>10</sup> Natura 2000 võrgustikku. Kostivere loodusala kaitse-eesmärgiks on kaitsta loodusdirektiivi I lisas nimetatud kaitstavaid elupaigatüüpe, milleks on karstijärved ja järvikud (3180*<sup>11</sup>), kuivad niidud lubjarikkal mullal (6210), lood (alvarid-6280*), niiskuslembesed kõrgrohustud (6430), aas-rebasesaba ja ürt-punanupuga niidud (6510), nõrglubja-allikad (7220*) ja plaatlood (8240*).</p> <p>Töömaaga piirneval alal on inventeeritud poollooduslikud kooslused aas-rebasesaba ja ürt-punanupuga niidud ja kuivad niidud lubjarikkal mullal ning esmatähtsad plaatlood, karstijärved ja järvikud.</p> <p>Planeeritavad Tallinn-Narva tee rekonstrueerimistööd ei tohi kahjustada Kostivere MKA ja Kostivere loodusala kaitse-eesmärke. KMH eelhinnangu koostamisel tuleb hinnata kavandatava tegevuse mõjusid Natura ala kaitse-eesmärkidele.</p> <p><sup>1</sup> Kiri on registreeritud Keskkonnaameti dokumendihaldussüsteemis 26.01.2023 nr 6-2/23/1820 all.  <sup>2</sup> Keskkonnaameti kodulehel on täpsemalt esitatud ehitamise kooskõlastamise alused.  <sup>3</sup> Keskkonnaministri 15.06.2004 määrus nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu“ § 2 p 19.  <sup>4</sup> Eelhinnang tuleb anda tee rajamise või laiendamise korral, välja arvatud teerajatiste, mahaõitute, ohutusaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördradade, tagasipöörde kohtade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepoolsete asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning KeHJS § 6 lg 1 p-s 13 nimetatud juhul.  <sup>5</sup> Eelhinnang tuleb anda sellise tegevuse korral, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis võib üksi või koostöös muu tegevusega eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala või kaitstavat loodusobjekti.  <sup>6</sup> Määrus nr 224 § 11 p 5  <sup>7</sup> Määrus nr 224 § 11 p 7  <sup>8</sup> EELIS kood KLO1000499  <sup>9</sup> Kaitse-eeskiri § 1 lg 1  <sup>10</sup> EELIS kood RAH0000456  <sup>11</sup> Sulgudes on kaitstava elupaigatüübi koodinumber vastavalt loodusdirektiivi I lisale. Tärniga (*) on tähistatud esmatähtsad elupaigatüübid.</p>	
2	Põllumajandus- ja Toiduamet  16.02.2023 nr 6.2-2/8945	Taotluses käsitletud tee (PK 24 kuni PK 25 piirkonnas) ristub maaparandusehitise (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4108790020040/001) eesvooluga ja piirneb osaliselt maaparandusehitisega, mis on kuivendatud dreanaaziga. 1. Tagada maaparandussüsteemi eesvoolul (kraavis ja truubis) vee vaba vool tulenevalt maaparandusseaduse § 5. 2. Ehitusprojektis tuleb arvestada vajadusega tagada maaparandusehitise nõuetekohane toimimine vastavalt maaparandusseaduse § 47	<p><b>Põhjendus:</b>                  Transpordiamet arvestab Põllumajandus- ja Toiduameti arvamuse avaldustega tulenevalt Maaparandusseaduse § 5; § 47 ja § 50 lg toodud nõuetest.</p> <p><b>Otsus:</b></p>

		<p>3. Ehitusprojekti asendiplaanile kanda olemasolev maaparandussüsteemi drenaaž. Drenaaži plaani saab taotleda e-posti teel harjump@pta.agri.ee.</p> <p>4. Tulenevalt maaparandusseaduse § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks</p>	<p>1. Lahendada vete äravoolustüsteemid selliselt, et oleks tagatud maaparandussüsteemide eelvoolude kraavides ja truupides vete vaba vool.</p> <p>2. Luua lahendused, mis arvestavad maaparandusehitiste nõuetekohase toimimisega.</p> <p>3. Kanda ehitusprojekti asendiplaanile maaparandussüsteemi drenaaž, et ehitajal oleks olemas vastav informatsioon maaparandusrajatiste asukoha kohta.</p> <p>4. Kooskõlastada eelprojekti lahendus Põllumajandus- ja Toiduametiga</p> <p>Lugeda projekteerimistingimused kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
3	Muinsuskaitseamet 23.02.2023 nr 1.1-7/352	<p>Muinsuskaitseameti seisukoht:</p> <p>1.1 Riigitee lõik paikneb Rebala muinsuskaitsealal reg-nr 27015</p> <p>1.2 Teeprojekti käigus tuleb lähtuda muinsuskaitse üldpõhimõtetest (muinsuskaitseaduse; MuKS § 3), mille kohaselt on kultuuripärandi väärtustamine ja säilitamine ühiskonna ühine kohus. Kultuuripärandi kaitsel peavad mälestistele suunatud tegevused vähendama nende hävimise ohtu ning toetama väärtuste säilimist. Aladel, kus leidub arheoloogiapärandit (nii riigi kaitse all olevaid mälestisi kui ka teada olevaid, kuid mitte veel kaitse alla võetud muistiseid), tuleb pärandit maksimaalselt säästa ja säilitada ning lähtuda vähima võimaliku sekkumise põhimõtetest. Kui on vajadus teha arheoloogiline uuring, tuleb seda kavandades lähtuda minimaalse sekkumise põhimõtetest (MuKS § 46 lg 3).</p> <p>1.3 Muinsuskaitseaduse järgi tehakse kinnisasjal, kus ameti andmeil võib ajalooliste allikate põhjal leiduda arheoloogilisi esemeid, inimluid või arheoloogiline kultuurikiht, keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse tähenduses keskkonnamõju hindamise käigus arheoloogiline uuring, seda ka seni mitte riigi kaitse alla jõudnud objektidel.</p> <p>1.4 Vastavalt Muinsuskaitseameti kokkuleppele Transpordiametiga 22.03.2021 tuleb suurte tee-ehitusprojektide koosseisus teostada arheoloogiline uuring kolmes etapis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KSH koostamise käigus tehakse planeeringu alal arheoloogilise uuringu I etapp (arhiiviuuring), et välja selgitada mitte kaitse all oleva arheoloogiapärandi esinemine ning määratleda tegevuskava II etapiks. I etapi uuringute aruanne on valminud 2022. aasta aprilliks (vt Vedru, Gurly. 2022. Aruanne arheoloogilisest kaugseirest riigitee 1 (E20) Tallinn–Narva 16,7–26,5 km Maardu–Jägala lõigus 2022. a. Arheoloogilise eeluuringu I etapp. - <a href="http://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/2022_Akaugseire_VedruG_Harjumaa-Maardu-Jägala.pdf">http://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/2022_Akaugseire_VedruG_Harjumaa-Maardu-Jägala.pdf</a></li> <li>• arheoloogilise uuringu II etapp (maastikuleire/eeluuring) näeb ette I etapil kindlaks tehtud muististe kontrolli maastikul ning hindamist, kas muistised ning kaitsealused arheoloogiamälestised jäävad ehitustööde alale ja vajavad arheoloogilisi uuringuid ehitustööde käigus. II etapi uuringute aruanne on valminud 2022. aasta novembriks (vt Vedru, G. 2022. Aruanne arheoloogilistest uuringutest riigitee 1 (E20) Tallinn–Narva 16,7–26,5 km Maardu–Jägala lõigus 2022. aastal. - <a href="http://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/UT_367_Aeelu_VedruG_Harjumaa-Riigitee1-Maardu-Jägala_Iletapp.pdf">http://register.muinas.ee/ftp/Arheoloogiliste%20uuringute%20aruanded/UT_367_Aeelu_VedruG_Harjumaa-Riigitee1-Maardu-Jägala_Iletapp.pdf</a>);</li> <li>• arheoloogilise uuringu III etapp näeb ette uuringuid (meetodiks arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised kaevamised) paikades, kus II etapi ehk eeluuringu tulemustel leidub või võib leida arheoloogiline kultuurikiht.</li> </ul> <p>1.5 Arheoloogiamälestistel ja nende kaitsevööndites, samuti G. Vedru poolt trassikoridori alal läbi viidud II etapi arheoloogiliste uuringute käigus (vt Vedru, G. 2022. Aruanne arheoloogilistest uuringutest riigitee 1 (E20) Tallinn–Narva 16,7–26,5 km Maardu–Jägala lõigus 2022. aastal.) eristatud aladel (Jõelähtme külas vahemikus Jõepere tee kuni Postijaama tee 3), tuleb väljapool ja allpool olemasolevat teetammi toimivateks pinnasetöödeks</p>	<p><b>Põhjus:</b> Transpordiamet on hanke koostamise ja projekteerimise tööde käigus teinud tihedalt koostööd Muinsuskaitseametiga, et selgitada välja sobivaim lahendus Rebala muinsuskaitseala nõudeid silmas pidades. Transpordiamet arvestab Muinsuskaitseameti nõuetega.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Võtta teadmiseks ja tuua välja projekti seletuskirjas informatsioon, et projekteeritav lõik asub suures osas Rebala muinsuskaitsealal reg-nr 27015.</li> <li>2. Arheoloogiliste uuringute ja geoloogiliste uuringute korraldamisel kasutada tehnoloogiaid, mis kahjustaksid minimaalselt olemasolevaid mälestisi.</li> <li>3. Arvestada arheoloogilise uuringu läbiviimise vajaduse nõudega tulenevalt Muinsuskaitse seadusest.</li> <li>4. Arvestada Muinsuskaitseameti ja Transpordiameti kokkuleppega ning viia läbi arheoloogiline uuring kolmes etapis. I ja II etapp viidi läbi 2022 aastal. III etapi vajalike tööde maht kirjeldada projekti seletuskirjas vastavalt I ja II etapi aruannetes toodud infole.</li> <li>5. Lisada projekti seletuskirja nõue: Arheoloogiamälestiste ning nende kaitsevööndites, samuti G. Vedru poolt läbi viidud II etapi arheoloogilises uuringus eristatud aladel tuleb väljaspool ja allpool olemasolevat teetammi toimuvatel pinnasetöödel tagada arheoloogiline jälgimine, ning kultuurikihi ilmumisel arheoloogilised kaevamised. Kaevetöödel tuleb arvestada seisakutega, et tagada arheoloogi töö ja dokumenteerimiseks vajalik aeg. Neil aladel peab töövõtjal olema võimalus kasutada hammasteta nn planeerkoppa.</li> <li>6. Arheoloogilise uuringu läbiviija peab olema vastava pädevusega isik Muinsuskaitseaduse mõistes.</li> <li>7. Lisada projekti seletuskirja nõue: Tööde läbiviija peab esitama Muinsuskaitseametile uuringuteatise vähemalt 10 päeva enne uuringu toimumist käesoleva peatüki p5 kirjeldatud aladel</li> </ol>

		<p>tagada arheoloogiliste uuringute läbiviimine (meetod: arheoloogiline jälgimine, in situ arheoloogilise kultuurkihi ilmnemisel arheoloogilised kaevamised). Kaevamisel tuleb arvestada seisakutega, et arheoloogile oleks tagatud pinnases leiduva arheoloogilise materjali tuvastamine ja dokumenteerimine. Kaevetöödel peab olema ekskavaatori varustuses ka hammasteta kopp.</p> <p>1.6 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 - Mälestise liik: arheoloogiamälestised või Tegevusala: Uuringukava koostamine ja uuringu tegemine/ Arheoloogiline uuring“</p> <p>1.7 Arheoloogiliste uuringute läbiviija otsimise ja sobiva aja ning tingimuste (nt külmunud maa ja miinuskraadidega ei ole arheoloogilise uuringu korrektne teostamine võimalik) kokkuleppimisega tuleb alustada aegsasti, kuna vastava pädevusega isikute ja ettevõtjate arv on piiratud. Samuti tuleb arvestada sellega, et seadusest tulenevalt (MuKS § 47) peab arheoloog Muinsuskaitseametile esitama uuringuteatise vähemalt 10 päeva enne uuringu toimumist ning uuringu lubamise otsuse tähtaeg on kuni 30 päeva alates uuringuteatise esitamisest.</p> <p>1.8 Enne tööde teostamise algust Muinsuskaitseametist taotleva tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; <a href="https://register.muinas.ee/public.php?menuID=workpermit">https://register.muinas.ee/public.php?menuID=workpermit</a>). Tööde tegemise luba väljastatakse pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.</p> <p>1.9 Muinsuskaitseameti määratud arheoloogiline jälgimine on juriidilisele isikule 50% ulatuses hüvitatav (maksimumsummas 1500 eurot). Täpsem info hüvitise taotlemisest Muinsuskaitseameti kodulehel (<a href="https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute_huvitamine">https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringute_huvitamine</a>).</p> <p>1.10 Ülejäänud projektialal tuleb kaevetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurkihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiu kohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.</p> <p>1.11 Kultusekivide liigutamine ja lõhkumine teetööde käigus on keelatud ning tagada tuleb neile sobiva keskkonna säilimine, vaadeldavus ja juurdepääs.</p> <p>1.12. Asendiplaanile märkida mälestiste nimetus ning mälestiste ja nende kaitsevööndite ulatus. Info on kättesaadav Maa-ameti kultuurimälestiste kaardikihil (<a href="https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/kultuurimalestised">https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/kultuurimalestised</a>)</p> <p>1.13 Lisada puudutatud asendiplaanidele märke arheoloogilise uuringuvajaduse kohta.</p> <p>1.14 Valminud projekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga. Projekti kooskõlastus võib toimuda ehitusloa- või ehitusteatise menetluse käigus.</p>	<p>ning arvestama 30 päevase vastamistähtajaga Muinsuskaitseameti poolt.</p> <p>8. Lisada seletuskirja nõue, et töövõtja peab enne tööde algust taotlema muinsuskaitseametist loa.</p> <p>9. Lisada seletuskirja info Muinsuskaitseameti kooskõlastuskirjas p 1.9 toodud kompenseerimise määrade kohta.</p> <p>10. Lisada seletuskirja info: Ülejäänud projektialal tuleb kaevetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurkihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiu kohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.</p> <p>11. 10. Lisada seletuskirja info: Kultusekivide liigutamine ja lõhkumine teetööde käigus on keelatud ning tagada tuleb neile sobiva keskkonna säilimine, vaadeldavus ja juurdepääs.</p> <p>12. Projekteerijal märkida asendiplaanile mälestiste nimetus ning mälestiste ja nende kaitsevööndite ulatus.</p> <p>13. Projekteerijal lisada puudutatud asendiplaanidele märke arheoloogilise uuringuvajaduse kohta.</p> <p>14. Valminud eelprojekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.</p> <p>Lugeda projekteerimistingimused kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
4	Maa-amet 08.02.2023 nr 6-3/23/1786-3	<p>A. Projekteerimistingimuste korralduse eelnõu kohaselt võib <i>projekteerimistingimuste kehtestamine kaasa tuua kinnisasja või selle osa avalikes huvides omandamise, sh sundvõõrandamise või selle suhtes sundvalduse seadmise vajaduse</i> muuhulgas ka riigi omandis olevatel Niida (tunnus 24501:001:0729) ja Astla (tunnus 24504:008:0242) kinnisasjadel, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Niida kinnisasjale (pindala 12 458 m<sup>2</sup>) on eskiisjoonisel näidatud läbi kinnisasja keskosa sõidutee, rambid R1.4 ja R1.3 ning jalg- ja jalgrattatee ning bussipeatus. Lisaks on kinnisasjale kavandatud jalgrattaparkla „Kõrvemaa rattaring“ ning varikatusega jalgrattaparkla. Eskiis esitatud lahendus välistab Niida kinnisasja edasise kasutuse. Võimalusel palume kaaluda kinnisasja keskosa läbivate teede kavandamist kinnisasja lääneosale, et säiliks kinnisasja idapoolse osa kasutusvõimalus.</li> <li>Astla kinnisasja põhjaserva on projekteeritud jalg- ja jalgrattatee koos tänavavalgustusega, millele on projekteeritud uus teemaa-ala piiri.</li> <li>Lisaks on eskiisjoonisel näidatud järgnevad lahendused riigi omandis olevatele kinnisasjadele, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet:</li> <li>Metsavahe kinnisasja (tunnus 24501:001:1419) põhjaserva on kavandatud jalg- ja jalgrattatee koos tänavavalgustusega, millele on projekteeritud võimalik uus teemaa-ala piiri.</li> <li>Tankla kinnisasja (tunnus 24504:003:0019) lõunaserva on näidatud võimalik uus teemaa-ala piir ning likvideeritav mahasõit Tankla kinnisasjale.</li> </ul>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>A. Transpordiamet võtab teadmiseks Maa-ameti informatsiooni projekti koostamisel. Transpordiamet on koostöös Muinsuskaitseametiga välja valinud mitmete variantide seast just käesoleva lahenduse kui Rebala muinsuskaitseala väärtusi kõige vähem kahjustava lahenduse. Teised lahendused on Muinsuskaitseameti ettepanekul lükatud kõrvale kui Rebala muinsuskaitseala rohkem kahjustavad lahendid. Ohutu tee rajamiseks kavandatavatel elementidel on teatud nõuded, millise raadiusega rampe tuleb teatud kiirustel kasutada. Planeeritavad rambid R1.3 ja R1.4 ühendavad Jõelähtme-Kemba maanteed Tallinn–Narva maanteega, mille planeeritud kiirus on 120 km/h. Sellest tulenevalt on vaja kasutada suurema raadiusega rampe. Samuti peavad ära mahtuma kergliiklustee ja jalgratta parklad. Lisaks asub „Niida“ kinnistu lääne poolses osas muinsuskaitse objekt „kivikalme“, mis võib seada täiendavaid piiranguid „Niida“ kinnistu idapoolsele alale maantee rampide projekteerimiseks. Transpordiamet</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Põhja kinnisasja (tunnus 24504:008:1066) põhjaserva on näidatud võimalik uus teemaa-ala piir ning likvideeritav mahasõit Põhja kinnisasjale. Põhja kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile kuni 1.10.2024.</li> <li>• Metsala kinnisasja (tunnus 24504:008:1069) kavandatud jalg- ja jalgrattatee koos tänavavalgustusega, millele on projekteeritud võimalik uus teemaa-ala piiri. Lisaks on kinnisasja lääneserva näidatud ulukiläbipääs.</li> <li>• Kullaaru kinnisasja (tunnus 24501:001:0832) põhjaserva on näidatud võimalik uus teemaa-ala piir. Kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile kuni 1.10.2025.</li> </ul> <p>B. Maardu–Jägala lõigu rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamisel palume arvestada teekaitsevööndisse jäävate riigi kaitse all olevate geodeetiliste märkidega. Riikliku geodeetilise võrgu II klassi märk VANDJALA97 (GPA ID 50157) kaitsevööndiga 5 meetrit märgi keskmest. Pinnasereeperid nr 216 (GPA ID 53406), nr 14627 (GPA ID 53378) ja nr 696 (GPA ID 55399). Märkide kaitsevööndiks on 3 meetrit märgi keskmest. Kõik nimetatud märgid tuleb võimalusel säilitada endises asukohas, tähistada ja kaitsta ehitustööde ajal.</p> <p>Ruumiandmete seaduse (edaspidi RAS) § 25 sätestab, et geodeetilise märgi kaitsevöönd on geodeetilist märki ümbritsev ala, kus geodeetilise märgi kaitse ja kasutamise vajadusest tulenevalt kitsendatakse inimtegevust. RAS § 26 lõige 1 sätestab üheselt, et geodeetilise märgi kaitsevööndis on ilma geodeetilise märgi omaniku loata keelatud igasugune tegevus, mis võib kahjustada geodeetilist märki ja selle tähistust, mh löökmehhanismidega töötamine, pinnase tihendamine või tasandamine, transpordivahenditele ja mehhanismidele läbisõidukohtade rajamine ning künni- või mullatööde tegemine.</p> <p>Kui töid tehakse kaitsevööndis on vaja peale tööde lõpetamist teostada kontrollmõõtmised. Kui projektiga on ettenähtud geodeetilise märgi teisaldamine, siis enne teisaldamist tuleb vastavalt „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ (edaspidi Kord) § 10 lõikele 5 esitada geodeetilise töö projekt, mis sisaldab Korra § 4 lõiget 2 ja 3 kirjeldatud andmeid. Projekt tuleb esitada kooskõlastamiseks Maa-ameti geodeesiaosakonna juhatajale (Karin Kollo, e-post <a href="mailto:karin.kollo@maaamet.ee">karin.kollo@maaamet.ee</a>).</p> <p>Täiendavat infot märkide kohta saab vajadusel Maa-ameti geodeesia osakonnast. Geodeetilise märgi teisaldamisel ning sellega seonduvatel ehitus-, mõõtmis- ja arvutustööde tegemisel tuleb juhinduda „Kohalike geodeetiliste võrkude rajamise ja rekonstrueerimisejuhendist“. RAS § 35 lõike 1 kohaselt võib geodeetilise märgi kontrollmõõtmisi ja teisaldamise töid teostada isik, kellel on geodeedi kutse, mis vastab kutseseadusega sätestatud kvalifikatsiooniraamistiku 7. tasemele kõrgema geodeesia valdkonnas.</p> <p>Korra § 10 lõike 6 kohaselt tuleb teostatud geodeetiliste tööde aruanne pärast teisaldamistööde lõppu esitada geodeetilise märgi omanikule kinnitamiseks. Aruandes esitatakse geodeetilise märgi teisaldamiseks teostatud mõõtmis- ja arvutustööd ning geodeetiliste märkide pikaajalist säilivust kindlustavad meetmed. Aruande palume esitada Maa-ameti geodeesia osakonna juhatajale (Karin Kollo, e-post <a href="mailto:karin.kollo@maaamet.ee">karin.kollo@maaamet.ee</a>) viie tööpäeva jooksul peale geodeetiliste märkide teisaldamistööde lõpetamist.</p> <p>Projekti töösooni jäävad kohaliku polügonomeetria 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. Projekteeritaval uuel teekoridoril palume koostöös kohaliku omavalitsusega arvestada geodeetiliste märkide kaitsmise, kontrollmõõtmiste, teisaldamise või likvideerimise vajaduse ja korraldamisega.</p>	<p>kavandab rambid R1.3 ja R1.4 maksimaalselt lääne poole arvestades kõiki eelpool mainitud tegureid.</p> <p>B. Transpordiamet võtab teadmiseks Maa-ameti arvamused seoses Ruumiandmete seaduses kehtestatud nõuetega, mis puudutavad geodeetiliste mõõdistusvõrgu punktide säilitamist ja tööde teostamist geodeetiliste punktide lähipiirkonnas.</p> <p>C. Transpordiamet võtab teadmiseks Maa-ameti tähelepanekud seoses Maapõuseadusega ja planeeritud lahenduste osalise paiknemisega maardlate maa-aladel. Transpordiamet on koostatud lahendite variantide leidmiseks teinud koostööd Muinsuskaitseametiga ja välja valinud olemasolevat ümbrust füüsiliselt ja visuaalselt vähim kahjustava lahendi.</p>  <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiamet võtab vastu järgmised otsused: <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Nihutada ligipääsuteed R1.3 ja R1.4 lääne poole, arvestades Muinsuskaitseameti nõuet Kivikalme ohutusvööndi tagamiseks 15 m, mille ulatuses mitte planeerida teedeehituslikke rajatisi.</li> <li>1.2. Olemasoleva juurdepääsutee olemasolul, Metsala kinnistu (tunnus 24504:008:1069) ja Astla (tunnus 24504:008:0242) planeerida mahasõit olemasoleva sissepääsutee asukohta. Maaüksustel, kus ei ole olemasolevat sissepääsuteed, Metsavahe (tunnus 24501:001:1419), planeerida sobivas kohas sissepääsutee asukoht perspektiivse sissesõidutee jaoks, nähes äärekividega kergliiklustee lahenduse puhul ette äärekivide alla laskmise.</li> <li>1.3. Edastada eelprojekti lahendus Maa-ametile kooskõlastuseks hinnangu andmiseks.</li> <li>1.4. Näidata krundijaotuskava joonistel projekteeritud kitsenduste pindalad.</li> <li>1.5. Transpordiametil viia läbi võõranduse protsess enne ehitusloa väljastamist ja ehitustegevuse alustamist.</li> </ol> </li> </ol>
--	---	--

	<p>C. 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 juurdepääsutee K1 asub täielikult Maardu lubjakivimaardla (registrikaart nr 178) ehituslubjakivi passiivse tarbevaru 5. plokil.</p> <p>Projekteeritav juurdepääsutee K1 asub hoonestamata maatulundusmaadel ja hoonestatud tootmismaal. Maardlaga kattuvale osale projekteeritavast teest jääb suures osas II kategooria kaitsealuse liigi Dianthus superbus (aasnelk) kasvukoht.</p> <p>Eeltoodust tulenevalt ei ole alust arvata, et juurdepääsutee K1 rajamine eelprojekti „Riigitee nr 1 (E20) Tallinn–Narva km 16,7-26,5 Maardu–Jägala lõigu eelprojekt“ (proj. nr P21014; koostaja Selektor Projekt OÜ) joonisel Trassiskeem esitatud asukohas halvendaks maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu osas olemasolevat olukorda.</p> <p>Ülejäänud osa projekteeritavast alast jääb Maardu aluskorra ehituskivi maardlaga (registrikaart nr 54) ja Maardu lubjakivimaardlaga (registrikaart nr 178) kattuvale alal olemasolevate teede kaitsevöönditesse ehk kohaldub MaaPS § 15 lõike 8 p 7 erand.</p> <p>Maa-amet lubab maardlaga kattuvale alale Harju maakonda Jõelähtme valda Loo külla Keskse (katastritunnus 24504:008:1065), Looga (24504:008:0225) ja Vanatalu tehnopark (katastritunnus 24504:008:0813) kinnisasjadele rajada juurdepääsutee K1.</p> <p>1. Projekti koostamisel palume arvestada järgnevaga:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Palume arvestada Niida kinnisasja osas tehtud muudatusettepanekuga.</li> <li>1.2. Kuna Astla, Metsavahe ja Metsala kinnisasjadele kavandatav kergtee jääb kinnisasja ja tee vahele, palume näidata projektis kinnisasjadele juurdepääsutee.</li> <li>1.3. Palume edastada projekt Maa-ametile seisukoha andmiseks.</li> <li>1.4. Palume lisada projektile krundijaotuskava joonised või joonised, milles on näidatud projekteeritud kitsenduse pindala.</li> <li>1.5. Maa-ameti kinnisasjadele kavandatud teid on võimalik rajada alles pärast kui tee ehitamiseks vajalik ala on riigivaraseaduses sätestatud korras üle antud. Rendile antud kinnisasjade puhul tuleb esmalt teha vajalikud muudatused rendilepingutes.</li> <li>1.6. Palume projektlahenduse joonisel näidata geodeetiliste märkide asukohad ja kaitsevööndi ulatus</li> </ol>	<p>1.6. Näidata projektlahenduse joonisel näidata geodeetiliste märkide asukohad ja kaitsevööndi ulatus</p> <p>Lugeda projekteerimistingimused koostajaja poolt koostõlastatuks.</p>
--	---	--

## 2.1. Puudutatud asutused ja isikud

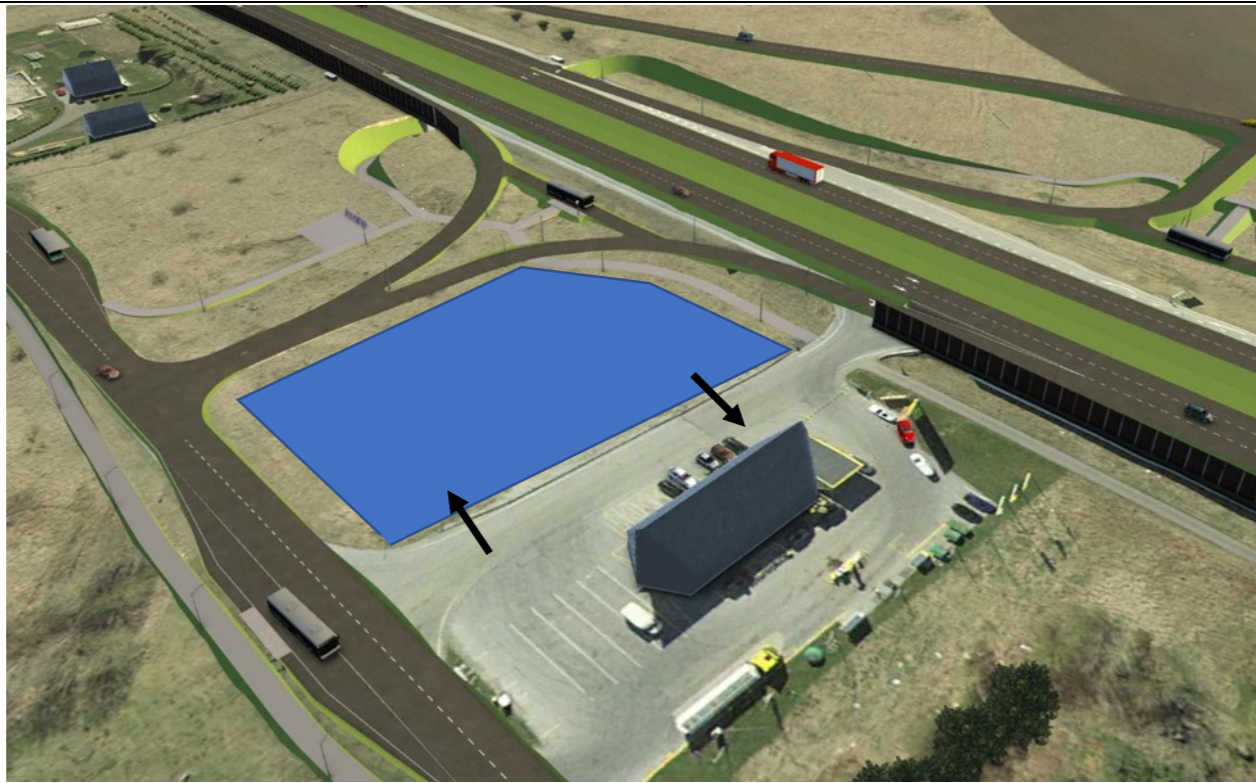
Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Jõelähtme Vallavalitsus 10.02.2023 nr 7-2/525-1	<p>Olete meile kui puudutatud kinnisasjaomanikule ja menetlusosalejale teadmiseks ja soovi korral arvamuse avaldamiseks edastanud Transpordiameti poolt Tallinn–Narva (E20) km 16,7-26,5 asuva Maardu–Jägala lõigu rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamiseks ette valmistatud projekteerimistingimuste eelnõu (edaspidi: eelnõu).</p> <p>Jõelähtme Vallavalitsus teeb eelnõule ja selle lisaks oleval eskiisjoonisel kajastatud lahenduse osas ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Palume kaaluda eelnõuga lisaks kavandatava tee osas ka sellist tehnilist lahendust, kus see rajatakse (kasvõi osaliselt) süvendisse.</li> <li>Vanatalu ja Vanatalu tehnopark tootmismaa kinnistute osas on kavandatud nendelt olemasolev otsene ühendustee Tallinn-Narva teega sulgeda ning rajada selle asemel uus juurdepääs Vana-Kostivere tee (mis ei ole Jõelähtme vallas avalikult kasutatava teena registreeritud kuid mille alune kinnistu kuulub vallale) kaudu Looküla teele, mis on avalikult kasutatav tee. Selline lahendus meile ei sobi, sest Looküla tee ei ole kavandatud tootmismaa teenindamiseks. Anname teada, et tänaseks on ka Vanatalu ja Vanatalu tehnopark kinnistute omanik pöördunud Jõelähtme Vallavalitsuse poole nendele kinnistutele detailplaneeringu koostamise soovi ning sinna kajakkide tootmiseks tootmishoone rajamiseks ajutise ehitusõiguse saamise sooviga. Oleme taotlejale ka teada andnud, et kavandatud tegevusteks tuleks kinnistutele kavandada uus juurdepääs otse Maardu-Raasiku maanteelt ja meile teadaolevalt peab taotleja hetkel ka läbirääkimisi selle tarbeks vajalike maaüksuste omanikega.</li> <li>Palume näha ette Kiriku tee katmine asfaltbetoonkattega kogu pikkuses (alates kavandatud Rebala sõidutee tunnelist kuni Piiri teega ristumiseni) ja kavandada selle riigile kuuluva teena kasutamine.</li> <li>Palume näha ette Tallinn–Narva tee alla ulukiläbipääsu rajamise ka Männisalu bussipeatuse piirkonda.</li> <li>Tallinn–Narva tee alla kavandatavate nende tunnelite suudmete juurde, kus tunnelite projekteeritud gabariidid ei võimalda neid suuregabariidiliste sõidukitega, sh teedehooldustehnika, läbida, tuleks kavandada sõidukitele ümberpööramise kohad ning platsid teehoolduse käigus tekkiva lume ladestamiseks.</li> <li>Näha ette kavandatud kõrvalmaantee K2 tehniline lahendus Kivisilla tee 2 aadressiga kinnistu juures selliselt, mis võimaldaks bussitranspordil ohutult Kivisilla tee 2 kinnistule ja sealt ka ohutult kõrvalmaanteele tagasi sõita.</li> <li>Palume võtta kaalumisele Tallinn–Narva tee alla sõiduauto tunneli rajamine, mis võimaldaks Maardu-Raasiku teelt sõiduautode otseliikluse Jõelähtme – Kemba teele.</li> <li>Palume täpsustada rekonstrueeritava Tallinn–Narva tee lõunapoolsesse külge kavandatava kogujatee tulevane staatus (kas see on kavandatud jääma riigi teeks).</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Transpordiamet on korduvalt käsitletud Tallinn–Narva maantee osaliselt või täielikult süvendisse viimise teemaatikat ning sellise lahendusega kaasnevaid positiivseid ja negatiivseid aspekte. Süvendisse rajatud tee mõjuks positiivselt liikluse vähendamise suunas. Paraku kaasnevad sellise lahendusega ka negatiivsed asjaolud. Enim negatiivset mõju avaldavad asjaolud on järgmised: <ol style="list-style-type: none"> <li>Teetrass asub karsti alal ja selle tõttu osutub äärmiselt problemaatiliseks kõrgvee hooajal vete vabavoolne ärajuhtimine. Pumpamise teel vete ärajuhtimine on seotud oluliselt suuremate ekspluatatsiooni kuludega ja kõrgendatud riskiga üleujutuse tekkimiseks pumpade rikke korral.</li> <li>Talihoolde käigus võib tekkida olukord, et lund ei ole kuhugi lükata.</li> <li>Ekstreemsete talviste olude korral on võimalik täielik teetrassi kinni tuiskamise oht nagu näiteks „Padaoru juhtum“.</li> <li>Trass asub paekivi klindil, mis on Eestis tuntud kõrgete tugevusnäitajate poolest. See toob endaga kaasa rea tehnilisi ja õiguslikke küsimusi. Materjali ei tohi selle kõrge väärtuse tõttu käsitleda lihtsalt täitematerjalina või ehituseks sobimatu materjalina. Selle materjali väärtustamine on aga aega ja ruumi nõudev protsess, ning selle tootmisel tekivad õiguslikud probleemid, mille lahendamine ei ole võimalik antud objektiga seonduvalt. Samuti ei ole võimalik paariks aastaks kaevandamise ajaks paigutada liiklust ümber. Olukorra teeb keeruliseks, et teelõik asub Rebala muinsuskaitsealal ja osaliselt Kostivere maastikukaitsealal.</li> </ol> </li> <li>Vanatalu ja Vanatalu tehnopark maaüksustele ligipääs on esialgse lahendusena planeeritud Vana-Kostivere tee trassi kasutades. Planeerime renoveerida teelõigu kuni Looküla teeni, mis on avalikult kasutatav tee. Vanatalu maaüksuste omaniku kavatsustega uue trassi rajamiseks otse Maardu-Raasiku teeni ei ole Transpordiamet kursis. Transpordiamet palub projekteerijal leida sobivaim lahendus ühendustee rajamiseks.</li> <li>Transpordiamet planeerib käesoleva projektiga kasutada Kiriku tee 24501:001:1746 maaüksust riigimaanteele ligipääsutee ja funktsioonis. Kogujatee on kavandatud asfaltkattega teena. Teede kuuluvuse üle otsustamine toimub eraldi läbirääkimiste teel Transpordiameti ja Jõelähtme Vallavalitsuse vahel väljaspool käesolevat projekteerimistingimuste menetluse protsessi.</li> </ol>




		<p>4. Transpordiamet on planeerinud ulukiläbipääsude Keskonnaagentuur Viridis OÜ poolt läbiviidud Ulukiuuringu 3-85/2022 soovitude kohaselt. Uuringus on analüüsitud loomade liikumisteid ja 2009-2018 toimunud loomaõnnetusi. Männisalu bussipeatuse piirkonnas on tõepoolest arvukalt ulukitega juhtunud õnnetusi, millega tuleb arvestada. Transpordiamet on konsulteerinud ulukiuuringu läbiviijaga ja leidnud, et antud kohas piisab üksikute sõiduautode liiklemiseks planeeritud Looküla teed ja Männituka teed ühendava jalakäijate ja sõidukite ühistunneli rajamisest. Joonisel on tunnel kajastatud Rebala sõiduauto tunneli nimega.</p> <p>5. Transpordiamet rajab kergliiklustee tunnelid üldjuhul laiusega 4,0 m ja kõrgusega 3,0 m, mis on piisav kergliiklusteed teenindava lumehooldetehnika läbi pääsemiseks (erandiks on Jõelähtme jalakäijate tunnel, kus Muinsuskaitse poolt kehtestatud reeglid ja pinnasevete vaba äravoolu vajadus karsti alal lubavad ehitada tunneli kõrgusgabariidiga 2,5 m). Soovitame vallal reguleerida hooldelepingutes toodud nõudeid väljatoodud gabariite arvestades. Rebala jalakäijate ja sõiduautode ühistunnel on planeeritud 5,0 m laiune ja 3,0 m kõrgune. Tunneli ette planeerime möödasõidu ala, mis hõlbustab vajadusel ümber pööramist.</p> <p>6. Transpordiameti eesmärk on luua kõikide liiklejagruppide jaoks ohutud liikluskeskonna lahendused. Käesoleva projektiga ei lahendata Kivisilla 2 parkimiskorraldust ega manööverdamise võimalusi kinnistu siseselt. Selliste probleemide lahendamine on maaomaniku ülesanne. Kohalikud bussiliinid saavad inimesi välja lasta ka riigiteele planeeritavas maaüksusega külgnevas bussipeatuses.</p> <p>7. Transpordiamet on kaalunud Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee ühendamist tunneli kaudu. Maardu–Raasiku teelt on liikluse tagamine võimalik nn Prügila liiklussõlme ja rajatava nn Võrdla põhjapoolse kogujatee kaudu. Nimetatud tee põhimõtteline trass on kujutatud Jõelähtme valla kehtivas kui ka kavandatavas üldplaneeringus. Kogujatee rajamiseks on Transpordiamet väljastanud korralduse „Projekteerimistingimuste andmine kõrvalmaanteed 11601 Loo-Loovälja ja kõrvalmaanteed 11260 Jõelähtme-Kemba ühendava Võrdla põhjapoolse kogujatee eelprojekti koostamiseks“ 03.06.2021 nr 1.1-3/21/221 ja koostanud nende tingimuste alusel teeprojekti.</p> <p>8. Tee kuuluvuse üle läbirääkimised ja otsused Transpordiameti ja Jõelähtme Vallavalitsuse vahel toimuvad väljaspool projekteerimise protsessi.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b>          1. Mitte arvestada ettepanekuga</p>
--	--	--

			<p>2. Võtta ühendust Vanatalu ja Vanatalu tehohark maaüksuste omanikuga, et selgitada välja sobivaim asukoht ühendustee planeerimiseks.</p> <p>3. Planeerida Kiriku tee Tallinn–Narva maanteest lõuna poole jäävat asumit Jõelähtme–Kemba maantee ja selle kaudu Tallinn–Narva maanteega ühenduse võimaldamiseks asfalteeritud kogujateena.</p> <p>4. Lähtuda Ulukiuuringus toodud soovitudest ja uuringu läbi viinud ettevõtte spetsialistidega peetud aruteludest. Mitte rajada täiendavaid ulukirajatisi võrreldes eskiislahendusega.</p> <p>5. Rajada Rebala ühistunneli ette nn ootetasku.</p> <p>6. Planeerida nõuetele vastav lahendus ja tagada nähtavus, mis võimaldaks ohutult Kivisilla tee 2 MÜ asuvasse Jõelähtme Rahvamaja hoovi ja sealt välja sõita. Mitte lahendada maaüksuse sisest liikluskorraldust, mis on maaomaniku ülesanne.</p> <p>7. Mitte rajada Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee vahelist ühendustunnelit autoliiklusele kasutamiseks. Rajada see tunnel kergliiklejate huve silmas pidades.</p> <p>8. Peale lõpliku plaanilahenduse selgumist algatada Transpordiameti ja Jõelähtme Vallavalitsuse vahel läbirääkimised kogujateede omandi staatuse üle otsustamiseks.</p>
2	Telia Eesti AS	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
3	Maardu Elekter	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
4.	Elektrilevi OÜ	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
5.	Elering AS KOOSKÕLASTUS Nr: 12-9/2023/49 31.01.2023	<p>Kooskõlastatud tingimustel:</p> <p>1. Projekteeritavale alale ulatuvad Elering AS 110kV kaheaheeliste õhuliinide Aruküla – Kallavere L196/L197 kaitsevöönd, mis on 25 m liini telgjoonest mõlemale poole;</p> <p>2. Projekti koostamisel arvestada maa-ala kohta kehtestatud üldplaneeringut, tehnovõrkude detailplaneeringuid ja servituudialasid;</p> <p>3. Projekti koostamisel ja tööde teostamisel lähtuda lubatud kaugustest ja liinirajatiste kaitsevööndis tegutsemise korrast. Valdaja peab kinni pidama Ehitusseadustiku §70. (Ehitise kaitsevöönd), Ehitusseadustiku §77.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Transpordiamet võtab Elering AS kooskõlastuse tingimused teatavaks ja arvestab nendega.</p> <p><b>Otsus:</b> Arvestada projekteerimise käigus Elering AS poolsete tehniliste tingimustega.</p>

		<p>(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);</p> <p>4. Maantee planeerida mitte lähemale kui 10 meetrit õhuliini elementidest (mast, tõmmits, masti vundament).</p> <p>5. Maantee ehitamisel arvestada, et tee ristumisel õhuliiniga peab olema tagatud vähemalt 8,5 meetrine gabariit tee ja 110 kV õhuliini alumise juhtme vahel juhtme temperatuuril +60°C;</p> <p>6. Tänavavalgustuse võib planeerida liini äärmisest juhtmest minimaalselt 5 meetri kaugusele. Valgusti konstruktsiooni ning liini lähima faasijuhtme vahel peab toodud õhkvahe säilima ka juhul kui konstruktsioon kukub liini suunas (juhtme temperatuuri +60° juures);</p> <p>7. Parkla ja jalgtee rajamisel õhuliini juhtmete alla arvestusega, et Elering AS ei vastuta õhuliinist tulenevate ohtude eest (nt: jääde);</p> <p>8. Kommunikatsioonide projekteerimisel võib 110 kV õhuliini kaitsevööndis kommunikatsioonid paigaldada mitte lähemale kui 5 m masti vundamendist. Kaevetöödel mitte vigastada 110 kV ÕL masti maanduskontuuri;</p> <p>9. Projekti koostamise käigus saab informatsiooni olemasolevate Elering AS liinide ja seadmete kohta piirkonna käidukorraldajalt tel. 715 1310, 539 44581;</p> <p>10. Projekti kooskõlastamiseks esitada projekti tehnoõrkude graafiline osa (asendiplaan koos lõigete ja ristumise lahendusega) ning seletuskiri vastava osaga digitaalsel kujul (dwg). Failid saata aadressile <a href="mailto:vho.kooskolastused@elering.ee">vho.kooskolastused@elering.ee</a>;</p> <p>11. Kaeve- ja töstetööd liinirajatiste kaitsevööndis on lubatud ainult pärast kooskõlastamist, vormikohase taotluse esitamist ja kaitsevööndis töötamise loa väljastamist Elering AS-lt;</p> <p>12. Taotluse vorm, esitada e-posti aadressile <a href="mailto:vho.kooskolastused@elering.ee">vho.kooskolastused@elering.ee</a>.</p>	<p>Kooskõlastada projekti graafiline osa Elering AS-ga. Kirjeldada projekti seletuskirjas ehitaja kohustus liinirajatiste kaitsevööndis tegevuse kooskõlastamiseks Elering AS-ga</p> <p>Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu arvamuse avaldaja poolt kooskõlastatuks.</p>
6.	Adven Eesti AS	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
	AS Aqua Marina Kivisilla tee 1 24504:008:0330 E-kiri 27.01.2023 14:48	Palume võimalust rajada uue sissesõidu kõrvale veokiparkla. Korralikke veokiparklaid on Tallinn-Narva maantee ääres vähe ja see leiaks kindlasti aktiivset kasutust.	<p><b>Põhjendus:</b> Transpordiamet on vastanud eraldi kirjaga_01.03.2023 nr 8-1/21-365/2089-21, milles on segitatud võimalusi ja tagamaid veoauto parkla rajamiseks soovitud maaüksusele. Vajalik on esitada taotlused Maa-ametile kui riigivara valitsejale ning Muinsuskaitseametile seoses asumisega Rebala Muinsuskaitsealal. Transpordiamet võtab edastatud info teadmiseks ja võimalusel arvestab sellega.</p> <p><b>Otsus:</b> Kirjas 01.03.2023 nr 8-1/21-365/2089-21 toodud tingimuste täitmisel arvestada 3 osapoole sooviga veoautode parkla rajamiseks..</p>

		
<p>7                  Estonian Golf &amp; Country Club                  e-kiri                  13.02.2023 11:00</p>	<p>Kirjutan seoses Maardu-Jägala teelõigu rekonstrueerimisplaanist.                  Esindan AS EGCC'd, kes omab ja haldab Jõelähtmes kahte golfiväljakut ning meie omanikeringis on ka esindatud Jõelähtme golfiküla omanikud ja kinnisravara arendaja. Olemasolev plaan asukohta mõttes minu arvates ei võta arvesse mõnda väga olulist punkti arvestades juba praegust koormust teedel, mille on toonud külastajate ja turistide hulk Estonian Golf &amp; Country Club'is rääkimata tulevikuvaadet. Võimalik, et planeeringud jms on juba tehtud ja tähelepanekud on lootusetult hiljaks jäänud, aga saadan need siiski.</p> <p>Praegu pakutav asukoht Peterburi teelt maha- ja pealesõiduks tekitab suure koormuse Manniva külast läbivale teele, mis omakorda on seotud eelkõige turvalisuse ja müraga. Estonian Golf &amp; Country Club'is käib juba täna hooajal mängimas golfi üle 30 000 mängija, millele lisanduvad külalised ja ka teenindab personal. Arvestades arenguplaane, kus ehitatakse veel lisaks üks golfiväljak, spaa ja hotell ning järgneva 10-15 aasta jooksul lõpeb arendus kogu golfikülas ja lisandub kokku 70 elumaja, tähendab see, et inimesed valivad sõitmiseks kõige otsema ja lühema tee. Kokku on aastas ainuüksi golfiga seotult vähemalt 100 000 inimest, kes sõidavad Estonian Golf &amp; Country Club'i ning ka sealt ära. See sisaldab ka teenindavat transporti hotellile, ehitustega seonduvat rasketehnikat jms järgmise 10-15 aasta jooksul.</p> <p>Juhul, kui peale- ja mahaõit tehakse praegusesse kavandatavasse asukohta, näeme mee omalt poolt järgmist stsenaariumit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Golfimängijad enamuses ei sõida mööda maanteed pikalt golfist mööda vaid keeravad juba maha sealt, kus on prügilas mahaõit, mis omakorda toob suure liikluskoormuse Manniva külla</li> <li>• Need, kes otsustavad sõita pikemalt golfist mööda, lisaks mööda veel praegusest bensiinijaamast, et tagasi keerata, nende tekitatud ökoloogiline jalajälg on väga kahjulik. Kui tulevikus arvestame, et golfiga on seotud aastas vähemalt 100 000 sõidukorda ning 50% nendest võtavad ette lühema ja teised poole kaugema tee, võib arvutada kütusekuluna 50 000 auto puhul:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o tavaautod 122.4 g CO2/km, kaubikud 158.4 g CO2/km ehk kokku arvestades 5km lisasõitu aastas ja selliselt, et 20% on kaubikuid:</li> </ul> </li> </ul> <p>viide arvutusteks: <a href="https://www.eea.europa.eu/highlights/average-co2-emissions-from-new-cars-vans-2019">https://www.eea.europa.eu/highlights/average-co2-emissions-from-new-cars-vans-2019</a></p>	<p><b>Põhjendus:</b>                  Transpordiamet on vaadanud läbi AS EGCC taotluse, saadetud e-kirjaga 13.02.2023 11:00. Projektiga hõlmatud teetross asub suures osas Rebala muinsuskaitse alal, mis loob olulised piirangud võimalike lahenduste osas. Transpordiamet on koostöös Muinsuskaitseametiga erinevatest variantidest välja valinud variandi, mis kõige vähem kahjustab muinsuskaitseala ja loodushoiualasid. AS EGCC poolt pakutav lahendus tooks endaga kaasa täiendavate mahaõitade ja ligipääsuteede rajamise vajaduse muinsuskaitsealale, mis vähendaks muinsuskaitseala väärtust.</p> <p><b>Otsus:</b>                  Mitte arvestada ettepanekuga ja jätta projekteerimistingimused muutmata.</p>

	<p>o 40 000 sõidukorda edasi-tagasi ehk korda <math>2 \times (5\text{km} \times 122.4\text{g} = 612\text{gr CO}_2) + 10\,000</math> sõidukorda <math>\times 2 \times (5\text{km} \times 158.4\text{ gr} = 792\text{gr CO}_2) = 48\,960\,000 + 15\,840\,000 = 64\,440\,000</math> gr CO<sub>2</sub> lisaks CO<sub>2</sub> emissiooni ainuüksi ühe teelõigu asukoha muutmisega</p> <p>Arvestades kõike seda eelnevat on tee ainukeseks loogiliseks asukohaks praegune Peterburi maanteelt ära ja pealesõit, mis viib otse kirikuni (kirja lisa pilt, kus on must ring ümber nimetatud asukoha). Kui tänapäevane ristmik rajatakse sinna, ei suurenda see koormust läbi Manniva küla ega ka pikenda Jõelähtme olulisemasse sihtkohta, milleks on saanud golfiväljak, teekonda, mis on kasulik nii kohalikele elanikele kui ka keskkonnale.</p> <p>Kui teha ristmik teele, mis viib otse kirikuni, ei teki vajadust ka renoveerida teisi alasid ega ehitada lisasilda üle jõe, kust praegu läheb üle ajalooline pisike sild. Tegemist on ka riigile olulisemalt soodsama lahendusega rääkimata keskkonnale kasulikumast lahendusest.</p> 	
<p>Rebala MKA muuseum-turismiinfopunkt 10.02.2023</p>	<p>- Arvestades perspektiivikat Raasiku-Koogi-JägalaJoa matkarada endisel Raasiku-JägalaJoa papivabriku trassil, rahvapärase kohaliku nimega senini "Raudtee". Rada on maastikul läbitav Raasikult kuni Suka sillani, välja arvatud Tallinn-Narva maantee ületamine Koogi küla kohal. Lisatud manuses eskiisidetailil nähtav jupike Narva mnt mahasõidutee juures, sealt kulgeb lõuna suunas Raasikuni välja. Ettepanek nr 1: nihutada ulukitunnel "Raudteele" lähemale, umbes pildil oleva pealesõidutee kolmnurga tipu lähedusse. Rajada sellise arvestusega, et vähemalt kuival ajal, matkahooajal pääsevad sealt läbi ka matkajad ja kindlameelsamad jalgratturid maastikurastastega (kes on näiteks Tallinnast Raasikule tulnud nt elektrirongiga). Ehk õnnestub Koogi küla Salu kinnistu omanikega kokku leppida matkaraja talumise asjus - massiline seda läbiv turism kindlasti ei ole; siis saab piki ajaloolist "Raudteed" kulgeda kuni ajaloolise raudteesillani Suka sild ja Jägala joani. Või vähemalt Koogi poeni ja siis sealt Jägala joani. Või kui kokkulepe ei õnnestu, siis arvestada nii, et matkarada võiks kulgeda olemasoleva pealesõidutee kõrvalt kuni Koeralooga sillani. - Praegu ei ole vaja midagi ekstra ehitama hakata, lihtsalt arvestada töödega nii, et see rada ei muutuks tulevikus võimatuks.</p> <p>Ettepanek nr 1a: kui ulukitunnel jääb sinna, kus ta praegu eskiisil on, tekitada v säilitada võimalus matkaraja kulgemiseks paralleelselt Narva maanteega "Raudteest" kuni tunnelini ja sealt edasi Koogi külani.</p> <p>Lühidalt: rajada ulukitunnel Koogi küla juures sellise arvestusega, et ei oleks välistatud selle kasutamine tulevikus ka inimloomade poolt, kes juhtuvad metsas matkama. Rebased ega kährikud ei lase end sellest häirida.</p> <p>- Arvestades populaarset rahvusvahelise tähtsusega vaatamisväärsust Kostivere karstiaala ja sealt edasi pääsemist.</p>	<p><b>Põhjendus:</b>                  Transpordiamet on planeerinud ulukiläbipääsud Keskkonnaagentuur Viridis OÜ poolt läbi viidud Ulukiuuringu 3-85/2022 soovitude kohaselt. Uuringus on analüüsitud loomade liikumisteid ja 2009-2018 toimunud loomaõnnetusi. Toimunud konsultatsioonide käigus on valitud välja kõige sobivamaks ulukirajatise asupaigaks km 24,7 planeeritav ulukitunnel. Oleme konsulteerinud ka Jõelähtme vallavalitsusega, kes on samuti viidanud jalakäijate liiklemisele Koogi küla ja Tallinn–Narva maanteest lõuna poole jääva Kännu tee piirkonna vahel. Transpordiamet on nii loomade kui jalakäijate liikumist silmas pidades kavandanud tunneli gabariidid selliselt, et tunneli kasutamine on võimalik lisaks ulukitele ka jalakäijatele (laius 5,0 ja kõrgus 2,5 m).                  Jõelähtme sildade I ja II alla on rajatiste projektides planeeritud kallasrajad.                  Transpordiamet lähtub oma tegevuses põhimõttest, et oleks maksimaalselt tagatud kõikide liiklusgruppide ohutus.</p> <p><b>Otsus:</b></p>

	<p>Ettepanek nr 2: arvestada Kostivere karstialalt Rebala kaitseala muuseumini kulgevat matkarada ja säilitada olemasolev võimalus kuival ajal seda rada jätkata olemasoleva Narva maantee silla alt mööda Tõnuõue teed Olerexi bensiinjaamani ja sealt edasi piki kergliiklusteed kas Jõelähtme kiriku või Koogi küla ja Jägala joa poole. Mõlemad olulised turismiobjektid, mida muuseumist mööduvad matkajad meelsasti külastavad - kui on võimalus Narva maantee ületamiseks. Arutelul mainisite midagi selle silla alt kulgeva kallasrajaga ulukiraja asjus - see on suurepärane idee. Et oleks kasutatav vähemalt väljaspool suurvee aega. Möödunud suvel, mis oli väga põuane, jäi maantee vanema osa ehk praeguse Tallinna suuna silla alune täitsa kuivaks, tavaliselt on seal olnud lomp kuni põlvini. Mis oli matkajatele siiski ohutum võimalus teisele poole maanteed pääseda, võrreldes maantee ületamisega maa peal.</p> <p>Lühidalt: et säiliks ja võibolla paraneks võimalus jala muuseumi juurest Olerexi ja rahvamajja pääseda olemasoleva maanteesilla alt kulgeva matkaraja ja Tõnuõue tee kaudu.</p> <p>- Ettepanek nr 3: mitte rajada Jõelähtme kiriku läheduses kapitaalset bussipeatust sinna, kus see on praegu eskiisil, vaid kasutada näiteks olemasolevat vabadussamba vastas asuvat parklat ära mittekapitaalse nõudepeatuse asukohana. Või laiendada parklat nii, et mahuvad ära nii autod kui ka nõuetekohane bussipeatus. (Need nõuded on niikuinii liiga karmid; liiklusohutust ei taga mitte nõuded, vaid liiklejad ehk inimesed.)</p>	<p>Otsus 1. Jätta km 24,7 kavandatud ulukitunnel projektiga planeeritud asukohta. Arvestada jalakäijate tunneli läbimise vajadusega.</p> <p>Otsus 2. Planeerida Jõelähtme I ja Jõelähtme II sillad selliselt, et kallasradade kaudu oleks võimalik jalakäijate läbipääs (jalakäijate pääsud ida poolses küljes). Võimaldada jalakäijate liiklus Jõelähtme sildadest Tõnuõue tee kaudu Olerexi tanklani.</p> <p>Otsus 3. Rajada Jõelähtme kiriku bussipeatus ohutusnõuetest lähtuvalt.</p>
--	---	---

## 2.2. Päärnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
	Aara 24501:001:0754 e-kiri 30.01.2023 12:22	Kinnitan kirja kättesaamist. Kirjast ja eskiisidest ei ole võimalik välja lugeda, kas projekteerimine puudutab otseselt ka Aara kinnistut (katastritunnus 24501:001:0754). Mingeid vastuväiteid pole, palun lihtsalt edasiste arengutega kursis hoida.	<p><b>Põhjendus:</b> Otsene puutumus Aara (24501:001:0754) MÜ-ga antud projektile puudub. Transpordiamet teavitab projekteerimistingimuste käigus kõiki piirinaabreid. Kaudset mõju võib teoreetiliselt osutada kergliiklustee tunneli Tallinna suunas toomine võrreldes praeguse teeületuskohaga, mis hõlbustab Aara kinnistu ja teisel pool Tallinn–Narva m olevate piirkondade vahel jalakäijate liiklemist..</p> <p><b>Otsus:</b> Transpordiametil kaasata ehitusloa menetluse käigus kõiki külgnevaid maaomanikke.</p>
	Atsipõllu 24504:008:0118 e-kiri 17.03.2023 13:28	Atsipõllu (24504:008:0118) maaomanikena ei ole me nõus praeguse tee-ehituse plaaniga, mis lõikab nii suure osa meie maatükist. Kostivere poolt tulevate teele oleks justkui sirkliga tõmmatud ideaalne kurv, mis algab koheselt peale muistise kaitsevööndit.	<p><b>Põhjendus:</b> Eskiisprojekti lahendi välja töötamise käigus on kõik teed kavandatud kehtivaid piiranguid ja tee maksimaalset sujuvust silmas pidades. Projekteerimise menetluse käigus laekuvate täiendavate ettepanekute info põhjal luuakse eelprojekti lahendus, mis arvestab maksimaalselt kõigi põhjendatud ettepanekutega.</p> <p><b>Otsus:</b> Leida optimaalne lahendus kõrvalmaante K-3 trassi valikuks.</p>
	Jõe 24504:008:0333 Ja Jõe	Maardu - Jägala lõigu rekonstrueerimisega seoses palume tagada juurdepääsude projekteerimine meie kinnistutele Jõe (24504:008:1641) ja Jõe (24504:008:0333) .	<p><b>Põhjendus:</b> Maaüksustel Jõe (24504:008:1641) ja Jõe (24504:008:0333) puuduvad hetkel mahasõidud. Transpordiamet saab teelõigu rekonstrueerimise korral rekonstrueerida vaid selliseid varasemalt</p>

<p>24504:008:1641                  e-kiri                  12.02.2023 09:53</p>		<p>maantee osaks olevaid mahasõite, mis on juba varasemalt antud maaüksust maanteega ühendanud. Käesoleva remondiprojektiga ei halvendata ligipääsetavust kinnistule. Täiendavate erahuvide rahuldamiseks mõeldud mahasõitude rajamist Transpordiamet riiklike vahenditega korraldada ei saa. Siiski arvestab Transpordiamet mahasõitude perspektiivse rajamise vajadusega kinnistu omaniku poolt. Selleks tuleb kinnistu omanikul võtta Transpordiameti taristu kooskõlastuste üksusest tehnilised tingimused mahasõidu projekti koostamiseks, tellida projekteerimise pädevust omaval ettevõttelt projekt ja kooskõlastada see Transpordiameti taristu kooskõlastuste üksuses.</p> <p><b>Otsus:</b>                  Projektis näha ette perspektiivsed mahasõitude kohad ja märkida need plaanijoonisel. kinnistutele Jõe (24504:008:1641) ja Jõe (24504:008:0333).</p>
<p>Kungla                  24504:008:0380                  e-kiri                  10.02.2023 21:05</p>	<p>OÜ Gildemann on tutvunud projekteerimistingimuste eskiisi joonise ja visualiseeringuga ning leiab, et muuhulgas OÜ-le Gildemann kuuluvale Kungla kinnistule kavandatud tee ehitus on vastuolus õigusaktidega.                  Kuna Kungla kinnistu (katastritunnus 24504:008:0380) asub Rebala muinsuskaitsealal, ehituspiiranguvööndis, siis domineeriv maamärgi staatus säilib ka nähtavas tulevikus. Samas kehtivad seoses muinsuskaitsealaga ning kinnistul asuvate hoonetega Kungla kinnistule (katastritunnus 24504:008:0380) ehitamisel piirangud.</p> <p>Muinsuskaitseseadus § 33 lg 1 kohaselt igäüks peab hoiduma tegevusest, mis võib mälestist või muinsuskaitsealal asuvat ehitist ohustada, rikkuda või selle hävitada. Mälestist ja muinsuskaitsealal asuvat ehitist ei tohi hävitada ega rikkuda.</p> <p>Muinsuskaitseseadus § 34 lg 1 p 1 kohaselt muinsuskaitsealal asuva ehitise rikkumine seisneb muinsuskaitsealal asuva ehitise rikkumises, mille tõttu ehitise füüsilised või keemilised omadused, konstruktiivsed ja dekoratiivsed elemendid või ilme on muutunud või ehitise seisukord on halvenenud.</p> <p>Eelnevad õigusaktidega kehtestatud reeglid sh kohustus mitte ohustada muinsuskaitsealal asuvat ehitist, kehtivad ka Transpordiametile uute teede kavandamisel.</p> <p>OÜ Gildemann on konsulteerinud asjatundjatega ning arvestades Kungla kinnistul (katastritunnus 24504:008:0380) asuvate hoonete vanust (rajatud samal ajal Jõelähtme kirikuga) on uue tee rajamine hoonetele niivõrd lähedale kinnistul asuvatele ehitistele ohtlik. Nii tee ehitus kui rajatava tee hilisem kasutamine niivõrd lähedal olemasolevatele hoonetele põhjustaks vältimatult kahjustusi hoonete vundamendile ja muudele konstruktsioonidele ning selline tegevus on vastuolus Muinsuskaitseseadus § 33 lg 1 ja § 34 lg 1 p-s 1 sätestatuga.</p> <p>Eelneva tõttu palume mitte kavandada kavandatud teed Kungla kinnistule (katastritunnus 24504:008:0380), kuivõrd tee kavandamine Kungla kinnistul (katastritunnus 24504:008:0380) asuvatele hoonetele niivõrd lähedale ohustab nende ajalooliste hoonete säilimist. OÜ Gildemann teeb ettepaneku kavandada uus tee vahetult olemasoleva Peterburi tee äärde (tervenisti riigimaaks olevale katastriüksusele 24504:008:0649), nii nagu on lahendatud olukord näiteks Maardu järve vahetus läheduses (vaata allolevat joonist):</p>	<p><b>Põhjendus:</b>                  Transpordiamet on antud lahenduse koostamisel teinud tihedalt koostööd Muinsuskaitseametiga ja on kursis Muinsuskaitseameti nõuetega. Transpordiamet kaalub ettepanekut nihutada Kungla kinnistu (tunnus 24504:008:0380) piirkonnas kõrvalmaantee K3 võimalikult riigitee 1 Tallinn–Narva mnt lähedale, uue tee rajamisega kahjustada võimalikult vähe nii Rebala muinsuskaitse ala säilimisega seonduvaid eesmärke kui ka kinnistu omaniku huve. Ka sellisel juhul võib tekkida siiski vajadus osaliseks maaeralduseks Kungla kinnistult.</p> <p><b>Otsus:</b>                  Kavandada kõrvalmaantee K-3 maksimaalselt riigitee 1 lähedale, arvestades normides toodud minimaalseid ohutuid vahekaugusi.</p>



Projekteerimistingimustega kavandatud tee saab kavandada vahetult olemasoleva Peterburi tee äärde (tervenisti riigimaaks olevale katastriüksusele 24504:008:0649). Maardu järve ääres mahub kõrvaltee Peterburi teest 11,4 meetri kaugusele. Kungla kinnistu (katastritunnus 24504:008:0380) ääres on riigimaaks oleval katastriüksusel 24504:008:0649 ruumi ca 9,6 meetrit (vaata allolevat joonist).



Juhul kui Transpordiamet ei nõustu ettepanekuga nihutada kavandatud teed tervenisti riigimaaks olevale katastriüksusele 24504:008:0649 ning arvestades, et projekteerimistingimuste kui eelhaldusaktiga tuleb teha siduvalt kindlaks, kas projekteerimistingimustega kavandatud tegevus on võimalik ning kooskõlas õigusaktidega, palume Transpordiametil esitada ekspertiis, mis peab hindama kavandatud tee ehituse ning kavandatud tee kasutamise mõju Kungla kinnistul (katastritunnus 24504:008:0380) asuvatele ehitistele.

Juhul kui ekspertiis tuvastab, et tee ehitus või hilisem tee kasutamine võib ohustada ehitisi, on sellise tee ehitamine lubamatu Muinsuskaitseadus § 33 lg 1 ja § 34 lg 1 p 1 alusel.

Muinsuskaitseadus § 50 lg 2 kohaselt muinsuskaitse eritingimused on vajalikud ka kinnismälestisele või muinsuskaitsealale uue ehitise püstitamiseks või rajamiseks, välja arvatud juhul, kui ehitusprojekt järgib kehtiva detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimusi ja ametiga kooskõlastatud detailplaneeringut.



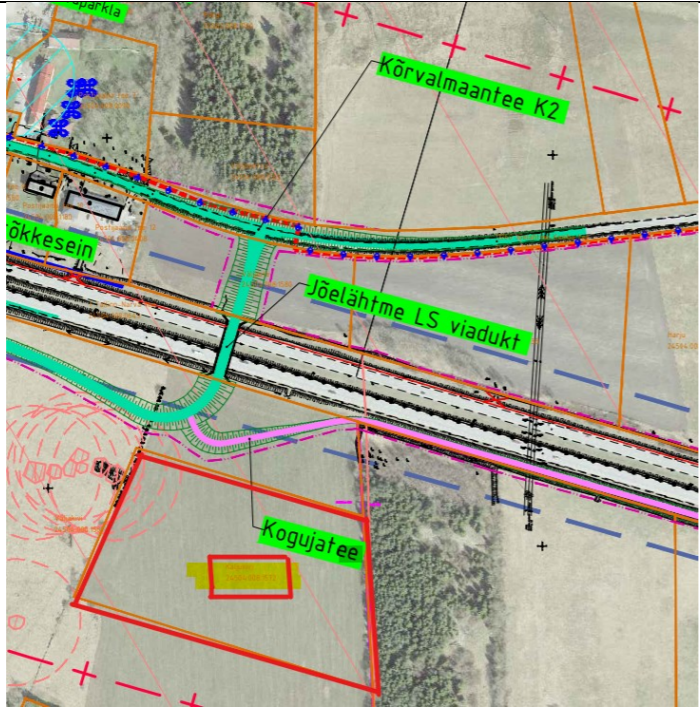
	<p>Palume selgitada, kas Rebala muinsuskaitsealale uue ehitise (tee) rajamiseks on väljastatud muinsuskaitse eritingimused või kui neid ei ole väljastatud, siis esitada põhjendus, miks ei ole muinsuskaitse eritingimuste väljastamine õiguslikult vajalik.</p> <p>Kuivõrd kavandatud tööd on kavas teostada Rebala muinsuskaitsealal, siis palume selgitada, kas uue tee ehitamiseks on saadud Muinsuskaitseametilt luba või kui vastavat luba ei ole, siis palume selgitust, kas luba on kavas enne projekteerimistingimuste väljastamist taotleda ja saada või kui Transpordiamet leiab, et vastav Muinsuskaitseameti luba ei ole nõutav, siis palume esitada õiguslik põhjendus.</p> <p>Kokkuvõtteks:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OÜ Gildemann kui Kungla kinnistu (katastritunnus 24504:008:0380) omanik teeb käesolevaga ettepanku muuta eskiisi lahendust Kungla kinnistu (katastritunnus 24504:008:0380) osas viisil, et kavandatud uus tee ei hakkaks paiknema Kungla kinnistul (katastritunnus 24504:008:0380) ning uus tee nihutatakse võimalikult lähedale olemasolevale Peterburi teele, tervenisti riigimaaks olevale katastriüksusele 24504:008:0649 (nagu on Maardu järve juures olev lahendus, millele on käesolevas pöördumises viidatud).</li> <li>- Uue tee mitte nihutamisel palume Transpordiametil tellida ekspertiis tuvastamaks, kas tee kavandamine (nii tee ehitus kui ka hilisem kasutamine) kavandatud asukohta ohustab või ei ohusta Rebala muinsuskaitsealal Kungla kinnistul (katastritunnus 24504:008:0380) asuvaid ehitisi.</li> <li>- Palume selgitust muinsuskaitse eritingimuste ja kavandatud tööde osas Muinsuskaitseameti nõusoleku olemasolu osas ning kui muinsuskaitse eritingimusi ja/või Muinsuskaitseameti luba pole Transpordiameti hinnangul nõutav, siis palume esitada vastav õiguslik põhjendus.</li> </ul>	
<p>EELK Jõelähtme Püha Neitsi Maarja kogudus                  Kiriku tee 12                  24504:008:0015</p> <p>e-kiri                  10.02.2023 17:00</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eskiisprojektiis olevad kogujatee Jõelähtme bussipeatused tuleks tuua lähemale kirikule ja ausambaplatsile.</li> <li>2. Põhiteel peaks olema bussipeatus Jõelähtme, sest paljud inimesed külastavad surnuaedu ka väljastpoolt Harjumaad.</li> <li>3. Müramüürid võiks olla pikendatud mõlemale poole Jõelähtme silda.</li> <li>4. Autode sõidukiirust piirata ausamba ja kiriku ümbruses praeguselt 60 km/h 40 km/h peale. Antud piirkonnas on sageli rahvakogunemisi, samuti matuste ajal sulgeme aeg-ajalt kogu liikluse kiriku ees, sest puusärgi autost väljavõtmine ja sissepanek haarab enda alla pea kogu tee laiuse. Ohtlikke olukordi on ka esinenud.</li> <li>5. Ei poolda eskiisprojektiis kavandatud kogujatee rajamist prügimäe ringilt läbi Võerdla küla. Rajada tuleks autotunnel põhitee alt Võerdlast Kostivere kogujateele.</li> </ol> <p>Selgituseks:</p> <p>Ületee hobusetalu noored ja lapsed hobustega peavad hakkama ületama kogujateed ning nende ja liiklejate ohutus pole kuidagi tagatud (hobune ei ole nii hästi juhitud kui auto).                  Samuti ei ole kehtivas üldplaneeringus sinna ette nähtud teed, kuigi projekteerija mitmeid kordi seda toonitas.                  Tunneli rajamine autode tarvis Võerdlast Kostivere kogujateele võimaldaks põhjapoolsete külade inimestel liikuda otse Kostivere suunas, kus on kool, lasteaed, perearstikeskus jn</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiamet lähtub teeprojektide koostamisel põhimõttest, et tagada kõikide liiklusgruppide ohutu liiklemise võimalused.</li> <li>2. Kohaliku tähtsusega ja aeglane ühistransport on kavandatud lahendustega toodud kogujateede. Kommertsliinide peatus on planeeritud Tallinn–Narva maanteel Jõelähtmes asuvasse liiklussõlme, misjärel inimestel on võimalik liiklemiseks valida kohalik bussiliin või soojal hooajal kasutada Jõelähtmesse planeeritavat „Kõrvemaa rattaringi“ poolt jalgratta laenutuse võimalust.</li> <li>3. Käesoleva projekti raames teostatakse mürauuring, mille raames modelleeritakse perspektiivse olukorra kohta mürakaardid. Müratõkkeseinte asukohad, pikkused ja kõrgused määratakse pärast mürakaardi koostamist.</li> <li>4. Transpordiamet vaatab üle kiirusepiirangud Jõelähtme–Kemba maanteel kaasa arvatud Jõelähtme kiriku piirkonnas.</li> <li>5. Transpordiamet on kavandanud Jõelähtme–Kemba maantee liikluse ühendamiseks Tallinn–Narva maanteega läbi planeeritud Võerdla põhja poolse kogujatee ja Prügila sõlme.</li> </ol> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Leida bussipeatusele ohutu koht ning planeerida nõuetele vastav lahendus Jõelähtme kiriku piirkonda teenindavale bussipeatusele.</li> <li>2. Mitte rajada täiendavat bussipeatust põhiteele.</li> </ol>


			<p>3. Müratõkkeseinte kavandamisel lähtuda mürauringu tulemustest ja õigusaktides toodud müra leevendamise väärtustest.</p> <p>4. Leida ohutu sõidukiirus Jõelähtme–Kemba maantee ulatuses tulenevalt lõikude iseloomust ja eripärast.</p> <p>5. Jääda jalakäijatele mõeldud tunneli lahenduse juurde riigitee 1 Tallinn–Narva km 18,77.</p>
<p>Riigimetsa Majandamise Keskus                  Anija metskond 15                  24505:002:0112</p>	<p>Tutvunud projekteerimistingimuste eelnõu, asukohaskeemi ja eskiisjoonisega märgime, et eskiisjoonisel märgitud RMK mahasõit Jägala-Käravete teelt kinnistule Anija metskond 15 (katastritunnus 24505:002:0112) ei lahenda tegelikkuses kinnistul Kõrgemäe (katastritunnus 24504:008:0243) paikneva n.n. Sussi raudtee tee mahasõidu likvideerimisega tekkivat ligipääsuprobleemi. See mahasõit on olnud läbi aegade ja on ka edaspidi vajalik mitte üksnes RMK-le vaid ka lähikonnas asuvate erametsakinnistute omanikele metsamajanduslike tööde korraldamiseks.</p> <p>Tulenevalt eeltoodust teeme ettepaneku pikendada Tallinn-Narva maantee serva planeeritud kogujatee kuni kinnistul Kõrgemäe (katastritunnus 24504:008:0243) paikneva Sussi raudtee teeni.</p>	<p><b>Põhjus:</b>                  Transpordiametil on olnud nn Sussi raudteetammi mahasõidu sulgemisega seoses kaalumisel kaks plaanilahenduse varianti, milledest üks on projekteerimistingimuste menetluses kajastatud RMK mahasõiduga lahendus ja teine variant on nn Sussi raudtee tammini kogujatee ehitamine.</p> <p><b>Otsus:</b>                  Lahendada ligipääs Kõrgemäe (24504:008:0243) kinnistuni riigitee 1 Tallinn–Narva mnt serva planeeritava kogujatee kaudu.</p>	
<p>K. K                  Uus-Rebala küla                  e-kiri                  09.02.2023 19:55</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Palve muuta kergliiklustee võimalikult ohutuks (turvalised üleminekud teise teeserva, kui need on realselt vajalikud). Koogi külast Jõelähtme poole tules on soovitatav kasutada põhjapoolset serva.</li> <li>2. Uus-Rebala külla sisenedes on koguja teel soovitatav kasutusele võtta madalad lamavad politseinikud, et tagada kiiruse langus 50 km/h. Seni on küla läbitud sõltuvalt automargist kuni 100 km/h, et õigeaegselt golfirajale jõuda.</li> <li>3. Võimalusel uuendada müratõke põhimaantee ja Uus-Rebala küla vahel. Betoonplokkide asemel paigaldada müra summutavad tõkked.</li> <li>4. Võimalusel tagada ligipääs Kostivere, Lagedi ja Aruküla suunas sarnaselt Loo külale tunneli abil. Kohalikud lapsed käivad Kostiveres lasteaias ja koolis. Hetkel jäi mulle veidi arusaamatuks, kas Kostivere poole on võimalik pääseda vaid prügila ringteelt või on olemas alternatiiv Jägala poole liikudes.</li> </ol>	<p><b>Põhjus:</b>                  Transpordiameti üheks eesmärgiks on tagada liiklejatele ohutud liiklemistingimused. Selle saavutamiseks kavandame teid vastavalt normidele, eeskirjadele ja juhistele.                  Müratõkete rajamisel koostab Transpordiamet prognoositava liikluskooormuse alusel arvutusliku mürauringu, mis on liikluse müra mõju leevendamiseks vajalike müratõkkeseinte pikkuste ja kõrguste arvutamise aluseks.                  Transpordiamet on Jõelähtme–Kemba maantee äärde kergliiklustee planeerimisel lähtunud Jõelähtme Valla poolt selleks otstarbeks varasemalt eraldatud transpordimaa maaüksuste asukohast. Sellest tulenevalt on Koogi külas ja sealt Jõelähtme poole kuni km 5,5 ristuva kraavini planeeritud kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maanteest lõuna poole.                  Kostivere, Lagedi ja Aruküla suunaline liiklus on tagatud läbi varem projekteeritud Võerdla põhja poolse kogujatee ja nn Prügila liiklussõlme</p> <p><b>Otsus:</b>                  1. Kavandada kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maantee servas Jõelähtme Valla poolt selleks otstarbeks eraldatud transpordimaa ulatuses lõuna poole. Ülejäänud osas kaaluda vastavalt vajadusele kergliiklustee maanteest põhja poole viimist. Leida maksimaalselt ohutud ületuskohad, arvestades sõidukite kiirust ja nähtavust.                  2. Kaaluda Uus-Rebala külas liikluse rahustamise meetmete rakendamist.                  3. Selgitada ja planeerida Uus-Rebala külale riigiteelt 1 tuleva liikluse müra leevendamiseks optimaalne lahendus, lähtuvalt koostatavast mürauringust.                  4. Mitte rajada täiendavat sõiduauto liiklusele mõeldud tunnelit riigitee nr 1 Tallinn–Narva mnt km 19 piirkonnas.</p>	

<p>K. M. e-kiri 12.02.2023 22:23</p>	<p>Lisatud ettepanekud Maardu-Jägala teelõigu rekonstrueerimise plaanile.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jätta töösse võtmata praegu planeeritud Jõelähtme -Kemba tee “läbimurre” ja selle asemel ehitada tunneliga läbimurre Kostivere teele. Ei ole mõistlik rikkuda inimeste elatusvahendid kui samal ajal mitte nii suure kahju põhjustamisega on võimalik luua lahendus, mis suuremale hulgale kogukonnast sobib.</li> <li>2. Jätta ehitamata (ja suunata need vahendid ülalkirjeldatu elluviimiseks) Jõelähtme kiriku juurde Loo küla 10 majapidamise jaoks autotunnel ja selle asemele jätta kiriku poolt tuleva tee pööre Narva maanteele. See aitab vähendada koormust läbi Uus-Rebala ja sellega vähendada seal ohtlikkust.</li> <li>3. Kui tunnelit väljasõiduga Kostivere teele ei soovi teha, siis on võimalik ka see Narva maantee serva teha kogujatee. Seal ligidal olevat kultuskivi on nagunii korduvalt liigutatud. See ei tohiks olla takistuseks.</li> <li>4. 9.02 toimunud koosolekul jäi kõrva arusaamine, et MaanteeAmeti “eeldused” on kuidagi täpsemad, kui kohalike elanike arvamised tulevikust. Palun eeldusele, et juhul kui Loo küla autotunnel tuleb, siis sealt ei hakka teised läbi sõitma, põhjendust. Mina eeldan, et sealt kaudu hakkavad nii mõnedki Kostiverre otsem sõitma. Ja olenemata sellest, et seal “nii kiiresti ei saa sõita kui maanteel”. Miks ma pean minema peaaegu Koogini välja, et pool teed tagasi tulla ja siis Kostiverre minna?</li> <li>5. Samal “miks ma pean nii kaugele sõitma, et siis tagasi tulla, et koju saada” põhjusel, hakkab enamus inimesi liikuma mööda kogujateed, et saada Mannivasse ja samuti JGCC külastajad juba praegu ei sõida Jõelähtmeni, et sealt tagasipööret teha, et Golfi saada. Seega kõik see hakkab ka seda kogujateed kasutama. Pluss Mannivasse, Golfikülla on müügis vähemalt 75 eramut, mis teeb kindlasti kaks autot majapidamise kohta, mis teeb omakorda selle kogujatee kasutuse suuremaks. Ja siit tulenevalt oleks siiski mõistlik selliste suurte ehituste ja muudatuste puhul mõistlik teha ka sotsiaalmajanduslikku uuringut. Sest OoPühaTartuMaantee on ju ka tekitanud enda kõrvale ääremaastumist ja ajanud ettevõtteid pankrotti.</li> <li>6. Miks on seda Narva maantee turvalisemaks muutmise projekti teha kohalike inimeste elu keerulisemaks muutmisega? Koolibussid juba praegu peavad tegema suuri ringe, et ühelt poolt teed koolidest teisele poole Narva maanteed kodudesse lapsed saaksid. Nüüd siis muutub see tee veel pikemaks.</li> <li>7. Prügila viadukti piirkonda on vaja lisa bussipeatust. Sealt on maanteest lõunapoolsete külade inimesed ka bussile ja Tallinna tööle vaja saada.</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Võerdla põhjapoolse kogujatee rajamise üle otsustamine ei ole käesoleva projekti koosseisu kuuluv küsimus.</li> <li>2. Jõelähtme kiriku piirkonda rajatav tunnel on mõeldud teenindama jalakäijaid, sh riigiteest nr 1 Tallinn–Narva lõuna poole jäävate maaomanike vajadusi, et vältida mahasõitude otsepääsu sulgemise tõttu tekkivaid väga suuri lisakilomeetreid. Näiteks Tallinn–Narva maanteest lõuna poole jäävatelt maaüksustelt kiriku piirkonda minemiseks pikeneb tee üle 8 km võrreldes otsepääsuga.</li> <li>3. Transpordiamet on valinud Võerdla põhjapoolse kogujatee asukoha muuhulgas Rebala muinsuskaitseala nõuetest tulenevalt. Muinsuskaitseala piires on Võerdla põhjapoolne kogujatee planeeritud vanale teetrassile. Täiesti uue tee rajamine Tallinn–Narva maantee äärde läheb vastuollu Rebala muinsuskaitseala maksimaalse säilitamise nõuetega. Transpordiamet peab riigiasutusena oma tegevuse planeerimisel lähtuma ametkondade ja seadustes toodud nõuetest.</li> <li>4. Transpordiamet on remondiprojekti hanke raames ette näinud liiklusuuringu tellimise oma tegevusalal pädevalt ettevõttelt. Transpordiamet lähtub liiklusuuringus toodud ettepanekutest. Vaadeldes näiteks teekonna pikkust Jõelähtme kiriku juurest kuni riigiteede 11103 ja 11109 ristumiskohani, on planeeritava viadukti ja kogujatee K-3 kaudu piki riigiteed 11109 Jõelähtme–Kostivere sõites tee pikkuseks ca 5 km, Alternatiivset marsruuti kasutades Tallinn–Narva mnt km 22,18 planeeritavat Rebala sõiduautotunneli ja kitsa Vandjala tee kaudu liikudes on marsruut 5,2 km. Tee pikkus on küll sarnane, kuid liiklusolud riigiteel 11109 kindlasti palju mugavamad, mis kutsuvad autojuhte seda teekonda kasutama.</li> <li>5. Transpordiamet leiab, et Kostivere tee ühenduseks sõiduautotunneli ehitamine praktiliselt ei saa mõjutada Jõelähtme Golfi külastajate sõidueelistusi võrreldes Võerdla põhjapoolse kogujatee variandiga. Nii tunneli kaudu kui põhjapoolse kogujatee kaudu on teepikkused praktiliselt samad ja läbida tuleb kiirust alandav Prügila liiklussõlm. Transpordiamet on seisukohal, et kiiret trassi pidi Jõelähtmesse sõita soovijate või Prügila sõlmest Jõelähtme–Kemba maanteele suunduvate autode omavaheline osakaal ei ole sõltuvuses Kostivere tee autotunneli olemasolust. Projekti eesmärk on nõuetele vastava projekti koostamine. Protsessi käigus tehakse KMH eelhindang. Sotsiaalmajanduslik hinnang ei ole antud projekti eesmärk. Projekti lähteülesande koostamisel on aluseks võetud Harju maakonna planeering.</li> <li>6. Koolibusside teekond Kostiverest Jõelähtmesse muutub marginaalse pikkuse võrra, kuid teeb liiklemise kõikidele liiklejatele märkimisväärselt ohutumaks. Transpordiameti eesmärk on tagada kõikide liiklejagruppide ohutus.</li> </ol>
--	--	---

			<p>7. Transpordiamet selgitab Prügila viadukti piirkonnas bussipeatuse vajaduse koostöös ühistranspordikeskusega.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mitte arutleda ettepanekut kuna see ei kuulu käesoleva projekti koosseisu.</li> <li>2. Mitte arvestada ettepanekuga. Rajada km 22,18 Rebala sõiduautotunnel vastavalt eskiislahenduses välja toodule.</li> <li>3. Mitte arvestada ettepanekuga.</li> <li>4. Puudub ettepanek, millega arvestada.</li> <li>5. Lähtuda Harju maakonna planeeringust. Mitte teha täiendavalt sotsiaalmajanduslikku uuringut.</li> <li>6. Puudub ettepanek, millega arvestada.</li> <li>7. Selgitada Prügila sõlmes bussipeatuse rajamise vajadust koostöös Transpordiameti- ja Harjumaa ühistranspordikeskusega. Vajaduse ilmnemisel planeerida bussipeatus kogujateede või rampidele.</li> </ol>
<p>K.V. e-kiri 13.02.2023 09:31</p>	<p>Edastan ettepanekud Maardu-Jägala lõigu eskiisprojekti muutmiseks.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Võerdla väljasõit Tallinn-Narva mnt-le lahendada tunneliga Jõelähtme-Kemba teelt Kostivere kogujateele (Maardu-Raasiku tee) ning sealt edasi on võimalik liigelda nn Prügila silla kaudu nii Tallinna kui ka Narva suunal.</li> <li>2. Mitte ehitada nn Võerdla kogujatee pikendust üle Ületee talu kinnistu prügila teele.</li> <li>3. Lisada bussipeatus Jõelähtmesse nn kogujateele, mis tuleb Kostiverest. Parim asukoht ilmselt jalgte tunneli juures.</li> <li>4. Kergliiklustee Koogi ja Jõelähtme vahel viia põhjapoolsesse tee äärde, et vältida teeületusi.</li> <li>5. Jõelähtme LS viadukti asemel kavandada tunnel.</li> <li>6. Luua varjualusega rattaparkla Jõelähtme ja Koogi bussipeatusesse (Jõelähtme-Kemba mnt ääres)</li> </ol>		<p><b>Põhjus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiamet on kaalunud Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee ühendamist tunneli kaudu. Maardu–Raasiku teelt on liikluse tagamine võimalik nn Prügila liiklussõlme ja rajatava nn Võerdla põhjapoolse kogujatee kaudu. Nimetatud tee põhimõtteline trass on kujutatud Jõelähtme valla kehtivas kui ka kavandatavas üldplaneeringus. Kogujatee rajamiseks on Transpordiamet väljastanud projekteerimistingimuste korralduse „Projekteerimistingimuste andmine kõrvalmaanteed 11601 Loo-Loovälja ja kõrvalmaanteed 11260 Jõelähtme-Kemba ühendava Võerdla põhjapoolse kogujatee eelprojekti koostamiseks“ 03.06.2021 nr 1.1-3/21/221 ja koostanud nende tingimuste alusel teeprojekti.</li> <li>2. Võerdla põhjapoolse kogujatee rajamise üle otsustamine ei ole käesoleva projekti koosseisu kuuluv küsimus.</li> <li>3. Transpordiamet selgitab bussipeatuste vajaduse koostöös Transpordiameti ühistranspordiosakonnaga ja Põhja-Eesti ühistranspordikeskusega. Vajaduse ilmnemisel planeeritakse bussipeatus pakutud asukohta.</li> <li>4. Transpordiamet on Jõelähtme–Kemba maantee äärde kergliiklustee planeerimisel lähtunud Jõelähtme Valla poolt selleks otstarbeks varasemalt eraldatud transpordimaa maaüksuste asukohast. Sellest tulenevalt on Koogi külas ja sealt Jõelähtme poole kuni km 5,5 ristuva kraavini planeeritud kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maanteest lõuna poole.</li> <li>5. Jõelähtme liiklussõlm asub karstialal. Selle tõttu on äärmiselt oluline, et vete äravool oleks võimalik isevoolsena, ilma pumpamiseta. Tallinn–Narva maantee pikiprofiili ei ole võimalik tõsta tulenevalt Muinsuskaitseameti poolt ette kirjutatud nõuetest Rebala muinsuskaitseala väärtuse</li> </ol>


			<p>tagamisel. Sõiduautotunneli rajamisel oleks nõutava gabariidi tagamiseks vajalik süvistada see sügavusse, mis nõuaks vete pumpamist. Transpordiamet peab sellist lahendust ebamõistlikult kalliks ja ka riskantseks.</p> <p>6. Transpordiamet planeerib varjualusega rattaparkla rajamist tõmbekeskusesse – Jõelähtmesse. Kahjuks ei ole Transpordiametil rahalisi võimalusi kõikide bussipeatuste varustamiseks selliste varjualusega parkimisplatsidega. Selline soov on mõistlik edastada kohalikele omavalitsusele.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mitte rajada Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee vahelist ühendustunnelit autoliiklusele kasutamiseks. Rajada see tunnel kergliiklejate huve silmas pidades.</li> <li>2. Mitte arutleda ettepanekut, kuna see ei kuulu käesoleva projekti koosseisu.</li> <li>3. Analüüsida K-3 äärde bussipeatuse rajamise vajadus Jõelähtme jalgteetunneli läheduses. Vajaduse ilmnmisel näha ette bussipeatuse projekteerimine.</li> <li>4. Kavandada kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maantee servas Jõelähtme Valla poolt selleks otstarbeks eraldatud transpordimaa ulatuses lõuna poole. Ülejäänud osas kaaluda vastavalt vajadusele kergliiklustee maanteest põhja poole viimist. Leida maksimaalselt ohutud ületuskohad, arvestades sõidukite kiirust ja nähtavust.</li> <li>5. Mitte arvestada ettepanekuga. Rajada Jõelähtme liiklussõlmes Muinsuskaitseametiga kokku lepitud lahendusega viadukt.</li> <li>6. Planeerida varjualusega jalgrattaparkla Jõelähtme keskusesse. Mitte planeerida jalgrattaparklat Koogi bussipeatuse juurde.</li> </ol>
<p>Kaljukivi 24504:008:1572</p> <p>e-kiri 12.02.2023 19:36</p>	<p>Oman kinnistut (24504:008:1572) Jõelähtme vallas, mille lähedale plaanitakse Jõelähtme LS viadukti.</p> <p>Hetkel on minul kokkuleppe naaberkinnistuga, et saan oma maale, läbi tema kinnistu teepoolsest servast. Plaani järgi hakkab läbima naaberkinnistut kogujatee, mis hakkab takistama ligipääsu minu kinnistule. Minu soov oleks, et tagataks ligipääs minu kinnistule, kogujateelt mahasõidu näol. Mahasõit peab olema piisava kandejõu ja laiusega, et oleks tagatud ligipääs suure põllumajandustehnikaga. Sooviksin võimalusel kohtuda projekteerijaga, et kogujateelt ligipääsuteede võimalused koos üle vaadata. Palun kindlasti tagasisidet.</p>		<p><b><u>Põhjus:</u></b></p> <p>Transpordiamet lähtub antud olukorras asjaolust, et kõrvalmaantee K3 rajamisega on muudetud ligipääsu võimalusi halvemaks Kaljukivi (24504:008:1572) maaüksusele pääsemiseks läbi Väljakivi (24504:008:1561) maaüksuse. Tulenevalt võrdse kohtlemise printsiibist kaalub Transpordiamet alternatiivse mahasõidu rajamiseks</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <p>Projekteeritava lahendusega leida võimalus Kaljukivi maaüksusele põllutehnika koormust taluva ligipääsu võimaldamiseks läbi Väljakivi maaüksusele mahasõidu rajamise maaüksuse. Projektiga leida optimaalne lahendus. Projekteerijal konsulteerida sobiva lahenduse leidmiseks Kaljukivi kinnistu omanikuga.</p>

		
<p>Kihu MÜ                  24504:008:1770                  e-kiri                  12.02.2023 21:31</p>	<p>Esitan ettepanekud Maardu-Jägala lõigu rekonstrueerimise projektile:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Palun näha projektis ette müraleevendusmeetmed (mürasein) Kihu kinnistu (24504:008:1770) juurde. Müratase on aastatega järjest tõusnud tulenevalt liiklustiheduse kasvule ning on muutunud väga häirivaks. Kui nüüd lisaks tõuseb Tallinna suuna teepind ja ka lubatud sõidukiirus mõlemal suunal 90km/h-lt 120km/h-le, siis loomulikult kasvab müratase veelgi kõrgemaks ning sellega kaasnev häiring mõjutab veelgi suuremal määral piirkonna põliselanikke.</li> <li>2. Tõsta Männisalu bussipeatused kiriku poole, ausamba juurde, vajadusel tuleb tee kiriku ristmiku juurest sirgemaks teha, et tagada ohutus ning ausamba juures oleva parkla „tõsta“ ausambapoolse tee äärde st kogujatee jääks umbes praeguse parkla koha peale.</li> <li>3. Lisada projekti videovalvega rattaparkla kiriku juurde tuleva bussipeatuse juurde. Seda peatust kasutavad lisaks lähiümbruse inimestele ka paljud piirkonna külade koolilapsed, kes käivad bussile kaugemalt kui tavapärase jalakäigu teekond kiriku lähiümbrusest.</li> <li>4. Lisada videovalvega „Pargi ja sõida“ parkla sõiduautodele ja jalgratastele põhitrassil oleva Jõelähtme bussipeatuse juurde. Kuna kindlasti kõik praegu kasutatavad bussiliinid ei hakka kogujatee kaudu sõitma, siis kõik kiriku läheduses elavad inimesed, Uus-Rebala elanikud, Loo küla elanikud peavad hakkama kasutama Jõelähtme peatust ning ainult jala liikumiseks jääb see vahemaa kindlasti ebamõistlikult pikaks. See on ka ainuke peatus, mis põhitrassile meie piirkonna elanikele alles jääb.</li> </ol> <p>Tahan ka öelda, et Loo küla tee otsa rajatav sõiduautotunnel on väga vajalik kohalikele elanikele ning leevendab oluliselt ebamugavusi, mida tekitavad suletavad peatrasid peale ning maha keeramised ning tagasipöörded.</p> <p>Lisaks soovin tutvuda mürauringutega, peale nende valmimist millest oli meil ka juttu 09.02.2023 Jõelähtme rahvamajas toimunud koosolekul. Ühtlasi soovin olla kaasatud tee-ehitusloa menetlusse ja tutvuda tee-ehitusloa aluseks oleva ehitusprojektiga.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiamet koostab antud projekti raames müra modelleerimise kaardi tulenevalt projekteeritud plaanilahendusest tee pikiprofiilist ja perspektiivsest liiklusköormusest. Müratõkkeseinte vajadus otsustatakse mürauringu osaks oleva mürakaardi alusel.</li> <li>2. Transpordiamet lähtub kõikide lahenduste kavandamisel kõikide liiklejate gruppide ohutuse tagamisest. Transpordiamet kaalub ka kõiki välja pakutud alternatiive, et leida sobivaim, kuid ohutusnõudeid täitev lahendus.</li> <li>3. Varikatusega jalgrattaparkla on planeeritud Jõelähtmesse, mis on piirkonna tõmbekeskuseks ja kõige optimaalsem asukoht sellise rajatise rajamiseks. Sõiduaeg Jõelähtme kiriku juurest Jõelähtme keskusesse on 3-4 min, vahemaa 1 km.</li> <li>4. Puudub liikuvusuuring, mille alusel selline parkla luua. Transpordiamet selgitab sõiduautode „Pargi ja sõida“ parkla rajamise otstarbekust ja võimalusi Jõelähtme keskuse piirkonda.</li> </ol> <p>Mürauringutega tutvumiseks loob Transpordiamet võimaluse läbi vallavalitsuse.</p> <p>Ehitusloa menetlusse kaasatakse sarnaselt Projekteerimistingimuste menetlusega kõik puudutatud isikud ja piirnevad maaomanikud.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Langetada müraleevenduse meetmete rajamise vajaduse kohta otsus Kihu kinnistu (24504:008:1770) kaitseks tulenevalt mürauringu käigus koostatava müramudeli tulemustest.</li> </ol>

		<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Kaaluda „Männisalu“ bussipeatuse alternatiivseid asukohti ka kirikust Jõelähtme poole.</li> <li>3. Lähtuda eskiislahendusest ja rajada jallgrattaparkla Jõelähtme keskuse piirkonda.</li> <li>4. Hinnata „Sõida ja Pargi“ parkla rajamise vajadust Jõelähtmesse. Vajaduse ilmnemisel planeerida parkla ka sõiduautodele.</li> </ol> <p>Luu läbi Jõelähtme vallavalitsuse külgnevatele maaomanikele võimalus tutvuda mürauringu tulemustega.</p>
<p>Kivisilla tee 7 24504:008:0340 E-kiri 13.02.2023 23:57</p>	<p><b>JÕELÄHTME KÜLA PEATELG</b> Jõelähtme on küla, mille keskne telg on Jõelähtme-Kemba tee. Teljel asuvad kirik, surnuaed, rahamaja ja kivisild, vallamaja ja raamatukogu ning küla telg jätkub Koogi küla ja poega. Teljel jalutavad küla inimesed ning on üks läbitumaid teid nii jala, ratta kui autoga. Täna on tee kergliiklejale kitsas ning liikluse suurenemise tõttu ohtlik. Loodud eskiis pakub ühest küljest väga mõistlikke ja häid lahendusi liiklusohutuse ja turvalisuse tagamiseks. Teisest küljest jääb vajaka olemasoleva keskkonna tunnetus ja külamiljöö olemuse ja mastaabi säilitamine. Hea küla "keskuse" aluseks on loogilised ühendused, ligipääsetavus, turvalisus, läbipaistvus ning inimest suunav ja selge teedevõrgustik. Nii hakkab keskus tööle - inimesed kasutavad avalikku ruumi, suhtlevad, küla areneb ja kasvab kogukond.</p>  <p><b>RAHVAMAJA JA KIVISILD</b> Pakutud eskiisi üheks muudatuseks on vana kivisilla muutmine kergliiklusteeks. See on igati tervitatav ja mõistlik inimhõõtmeline lahendus. Sild on ajalooline maamärk, selle fookusesse haaramine seab silla au kätte. Sillast saab kohalikele kokkusaamiskoht, sest seal saab nüüd peatuda, vaadata naabrimehega kevadist vett ja loojuvat päikest. Sillast saab maamärk uues tähenduses. Lisaks sillale on sama oluline maamärk tegev rahvamaja, selle ümbrus ja jõeäärne ala. Jõe ääres käiakse jalutamas ja rahvamaja ümber võib toimuda kontsert, jaanituli või küla jõulumaa. Suures pildis on rahvamaja koppel multifunktsionaalne külaväljak ning kogukonna kokkusaamis koht. Küla toimimiseks on oluline avalike funktsioonide vaheline ühendus. Kivisild ja rahvamaja oma ümbrusega peavad üksteist täiendama ning olema selgelt ühendatud.</p> <p><b>PAKUTUD LAHENDUSE HEA +</b> turvaline jalakäija ruum, vana silla väärtustamine</p> <p><b>PAKUTUD LAHENDUSE HALB-</b> kahe maamärgi kivisilla ja rahvamaja, vahele kõrge valliga maantee rajamine, mis lõikab ühenduse maamärkide vahel</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ligipääs vanale Jõelähtme kivisillale on planeeritud kergliiklustee kaudu ja on selle tõttu paremini ligipääsetav, kui Kolga külas, kus puudub kattega tee ja märgades tingimustes nõ „puhta jalaga“ liikumise võimalus. Transpordiamet lähtub tulevikus vaid kergliiklejaid teenindavale Kivisillale ligipääsu tagamiseks kergliiklejate ohutu liiklemise nõuetest ja vajadustest.</li> <li>2. Rahvamaja ja Kivisilla vaheline ühendus transpordimaa ulatuses on välja pakutud lahendusega tagatud.</li> <li>3. Kivisilla ja Jõelähtme vahelise vaatekoridori tagamiseks on vajalik eemaldada võsa ja puid Jõelähtme valla käsutuses olevalt maaüksuselt Kivisilla tee 2 (24504:008:0343). Selline töö kuulub maaomaniku pädevusse kui ei ole otseselt seotud ohutu nähtavuse või liiklusohutuse tagamisega.</li> <li>4. Transpordiamet vaatab üle kergliiklustee teeületuse kohad lähtuvalt liiklusohutusest ja maakasutusest tulenevatest piirangutest või nõuetest.</li> </ol> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lahendada põhimõtteline olukord vastavalt väljapakutud eskiislahendusele.</li> <li>2. Ei vaja täiendavaid tegevusi. Olukord on vastavalt lahendatud.</li> <li>3. Lähtuda puude langetamise määramisel Kivisilla tee 2 maaüksuse piires (24504:008:0343) ainult liiklusohutuse ja nähtavuse tagamisel tekkivast vajadusest.</li> <li>4. Vaadata üle ja valida ohutus kergliiklustee ületuskohad, arvestades ka varasemalt Jõelähtme vallavalitsuse poolt tehtud kergliiklustee rajamiseks ette nähtud maaeraldusi.</li> </ol>

	<p>läbi ja lõhub küla mastaabi ja inimhõõtmelise keskkonna. Lahendus lõhub on vaatekoridori küla väga oluliste sümbolite rahvamaja ja silla vahel, mis rikub küla miljööd ja vaateid ning tekitab külas liiklejal segadust, kuna selged orientiirid puuduvad</p> <p><b>ETTEPANEKUD</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lahendada autoliikluse ümbersuunamine vanalt sillalt tasandilise ja inimhõõtmelise sõiduteega näiteks nagu Kolga alevikus.</li> <li>2. Võtta eesmärgiks tagada kahe maamärgi kivisilla ja rahvamaja vaheline ühendus kergliiklejale</li> <li>3. Tagada praegune vaatekoridor rahvamajalt sillale ja vastupidi</li> <li>4. Tagada selgitatud peateljel kergliikleja loogiline liikumine kirikust koogi poeni</li> </ol>	
<p>Kivisilla tee 15 24504:008:0530</p> <p>e-kiri 10.02.2023 19:46</p>	<p>Palun kaaluda kergliiklustee paigutamist põhja suunda alates Jõelähtme sillast kuni Jõelähtme Vabadussõja mälestussambani , kuna kirik ja mälestussammas vajavad külastamiseks kergliiklusteed ja avatud vaade maastikule avaneb põhja suunas, mitte lõuna suunal, kuhu 09.02.2023 tutvustatud eskiislahendusel kergliiklustee märgitud on. Põhja suunale kergliiklustee paigutamise poolt on ka tegur, et seal on põllumaa ja puudub hoonestus.</p> <p>Juhul kui, minu ettepanekut ei arvestata ja kavandatud eskiislahendust ei muudeta siis palun arvestada kergliiklustee rajamisel olemasolevate juurdepääsuteedega, mis on vajalikud kinnistule pääsemiseks ja oleks ohutud ka kergliiklusteel liiklejale.</p> <p>Teevalgustuse projekteerimisel on palve, et valgustus paikneks hoonetest eemal ja ei tekiks valgusreostus. Liiklusohutuse tagamiseks peaks uuel kogujateel kehtestama kiiruse 50.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Transpordiamet on kergliiklustee kavandanud Jõelähtme–Kemba maanteest lõuna poole põhjusel, et Jõelähtme jõe ületamiseks kasutatav sild asub maanteest lõuna pool.</p> <p>Kergliiklustee on mõistlik planeerida põhilise elamuasustusega samale poole maanteed, et kergtee kasutajatel oleks sellele ohutu ligipääs ja nad ei peaks kergliiklusteele minekuks teed ületama.</p> <p>Transpordiamet arvestab kergliiklustee planeerimisel maaüksuste ligipääsudega.</p> <p>Kergtee valgustus planeeritakse vastavalt nõuetele selliselt, et tagatud oleks tee maksimaalne valgustamine, samas minimaalselt ümbrust valgusreostusega mõjutades.</p> <p>Transpordiamet vaatab kogu Jõelähtme–Kemba maantee ulatuses üle ja kehtestab ohutu liiklemise tagamiseks vajalikud kiiruse piirangud.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jätta kergliiklustee asukoht Kivisilla ja kiriku vahelisel lõigul muutmata.</li> <li>2. Kergliiklustee rajamisel arvestada ligipääsudega maaüksustele.</li> <li>3. Planeerida kergliiklustee normide kohane valgustus, arvestades ka minimaalse valgusreostuse tekkimisega ümbritsevale keskkonnale.</li> <li>4. Vaadata üle Jõelähtme–Kemba maantee kiirusrežiim ja kehtestada sobilikud kiiruse piirkonnad tulenevalt lõikude iseloomust ja liikluskoormusest.</li> </ol>
<p>Kiviveere 24501:001:1017</p> <p>e-kiri 27.01.2023 12:17</p>	<p>Nagu saadetud infost näen, olete planeerinud minu maale kergliiklustee. Sellega mina nõus ei ole. Rattatee võib vabalt teha teisele poole maanteed kuuseheki ja maatee vahele.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Transpordiamet on Jõelähtme–Kemba maantee äärde kergliiklustee planeerimisel lähtunud Jõelähtme Valla poolt selleks otstarbeks varasemalt eraldatud transpordimaa maaüksuste asukohast. Sellest tulenevalt on Koogi külas ja sealt Jõelähtme poole kuni km 5,5 paikneva ristuva kraavini planeeritud kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maanteest lõuna poole.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p>Leida optimaalne ja maksimaalselt ohutu kergliiklustee trass koostöös Jõelähtme Vallavalitsusega.</p>



<p>Kostla 24504:008:0149 e-kiri 30.01.2023 10:57</p>	<p>Kas minu maa on plaanis tasuta omandada?</p>	<p><b>Põhjendus:</b>                  Transpordiamet lähtub maade võõrandamisel protseduurist „Tee aluseks vajalike maade omandamise protseduur“, mis on Projekteerimistingimuste menetluse dokumentide hulgas olev dokument. Maade omandamine toimub läbirääkimiste teel ja eksperdi poolt hinnatud maa väärtus kompenseeritakse omanikule.</p> <p><b>Otsus:</b>                  Transpordiametil lähtuda MÜ Kostla (24504:008:0149) võõrandamise vajaduse ilmnemisel protseduurist „Tee aluseks vajalike maade omandamise protseduur“.</p>
<p>Koogi tee 1 // 3 // 5 // 7 // 9 24504:008:0160  e-kiri 10.02.2023 13:46 ja 10.02.2023 14:09</p>	<p>Esitan märkuse: jooniste aerofotod oleks pidanud uuendada. Näiteks Teie näidatud jooniste all oleval aerofotol pole Loo külas olevat teed, see on aerofotol katkendlik ja osades kohtades puudub üldse. Tegelikult on see tänaseks välja ehitatud ja ligipääs kenasti Kostivere teelt tagatud, see teema on Päästeautode ligipääsuga seotud</p> <p>Ettepanekud:</p> <p>1. Täna on rekonstrueeritaval teelõigul planeeritud kaks ökutunnelit. Olen loomauuringutes osalenud ja seepärast ka see mure. Ma ei tea tunnelite mõõte. Põder võib minna, kui tunneli kõrgus vähemalt 3m. Kuni 2m kõrgusega tunnelist võib minna suurulukitest ilves, karu ja metskits. Mõlemal puhul peab tunneli teiselt poolt paistma valgus ja tunneli põhi peab olema alati kuiv. Täna on ökodukt Jägala jõest Kuusalu poole planeeritud, sinna on seda muidugi vaja, kuid Viimsi ja Jõelähtme valla suurulukid on kotis, ainuke kotisuu on kaardil ja siia saaks planeerida samatasapinnalise teeületuskoha koos elektroonilise valve ja teavitusega. Analooq on Tartu maanteel. Selles kohas oleks tegelikult ruumi ka lauge ökodukti jaoks.</p>  <p>2. Kahjuks pole projektis näha ühtegi kahepaiksetele mõeldud truupi. Minimaalne truupide kaugus rekonstrueeritaval lõigul võiks olla selline, nagu kaardil näha. Kindlasti peaks ühendust võtma Jaanus Remmi või Riinu Rannapiga, nemad on kõige pädevama kahepaiksetele mõeldud truupide osas.</p>	<p><b>Põhjendus:</b>                  Transpordiamet on ette näinud projekti käigus ulukiuuringu ning kahepaiksete uuringu läbiviimise. Uuring on koostatud Keskkonnaagentuur Viridis OÜ poolt (töö nr 3-85/2022). Koostajad: keskkonnaekspert Olavi Hiiemäe ja Zooloog Tiit Hunt. Kuna tegemist on kuivade aladega ja Jõelähtme jõe puhul hooajalise kiirevoolulise jõega, ei esine remonditava teelõigu piirkonnas kahepaiksete massilise sigimise jaoks sobilikke elupaiku. Uuringute käigus ei tuvastatud ühtegi roomajat. Ulukitega seotud rajatiste gabariidid ja asukohad on kavandatud vastavalt ulukiuuringus toodud ettepanekutele ning uuringu valmimise järel toimunud aruteludele Transpordiameti ja projekteerijate esindajatega. Tee rekonstrueerimisega hõlmatud ala asub valdavas osas Rebala muinsuskaitsealal, mille üheks kaitstavaks väärtuseks on avatud põlluvaadete säilimine. Transpordiamet on olnud lahenduse väljatöötamisel pidevas koostöös Muinsuskaitseametiga ja leidnud sobivaima lahenduse. Transpordiametil puudub võimalus muinsuskaitseala nõuetest tulenevalt täiendava kõrghaljastuse rajamiseks muinsuskaitseala piires.</p> <p><b>Otsus:</b>                  Lähtuda keskkonnarajatiste asukohtade puhul ulukiuuringu ja töökoosolekute põhjal välja valitud gabariitidest ja asukohtadest. Mitte rajada täiendavaid truppe kahepaiksete läbipääsude tagamiseks. Mitte planeerida täiendavat kõrghaljastust Rebala muinsuskaitseala piires riigitee 1 Tallinn–Narva serva.</p>



Kaardil oleval lõigul on täna haljasriba, puud ja põõsad:

5. Võimalusel istutada samasse haljasribasse igihaljaid puid, mis summutaksid talvel maanteelt tulevat müra.



Kommentaariid:

1. Koogi-Jõelähtme jalgteel on planeeritud Kemba mnt lõunasse. See on vallaal ammu nii planeeritud ja täna on Koogi külas välja ehitatud jalgteel maantee ületus. Olen Koogi tee 1/3/5/7/9 kinnistu kaasomanik, meil käib just protsess, kus maantee servast eraldame riigile riba. Sinna mahuks ka kõnnitee servaga jalgteel, kuid Koogi tee 13, 15 ja 17 on see väga keeruline. Kui planeerida Jägala-joa teelt jalgteel põhjapoolsele Kemba mnt, siis peaks kogu tänast teed nihutama lõunasse. See on ebareaalne, et kuni Jõelähtme küalani tõstetaks kogu maantee lõuna poole, mis tekitaks üldse võimaluse jalgteel põhja poolses servas teostada.

3. Prügila sõlme ja Kemba tee ühendamise on ainuõige otsus.

Kuuse tn 1  
 24504:008:0185  
 14.02.2023 10:31

Annan tagasiside ja arvamuse, et väga loodan, et te näete lahendust laiendada teed Peterburi mnt läheduses, mitte alustada uusi teedehituse inimeste elukohtade vahetus läheduses, nagu Rebala jt. kindlasti on võimalus ka üle- ja altsõite autodele teha Peterburi maanteelt.

Jätke meie ostetud elukohtadele nende väärtus alles.

Juba praegugi on majade vahelt läbival teel suurte veoautode läbisõit kasvanud ja meie elukvaliteet sellega langenud.

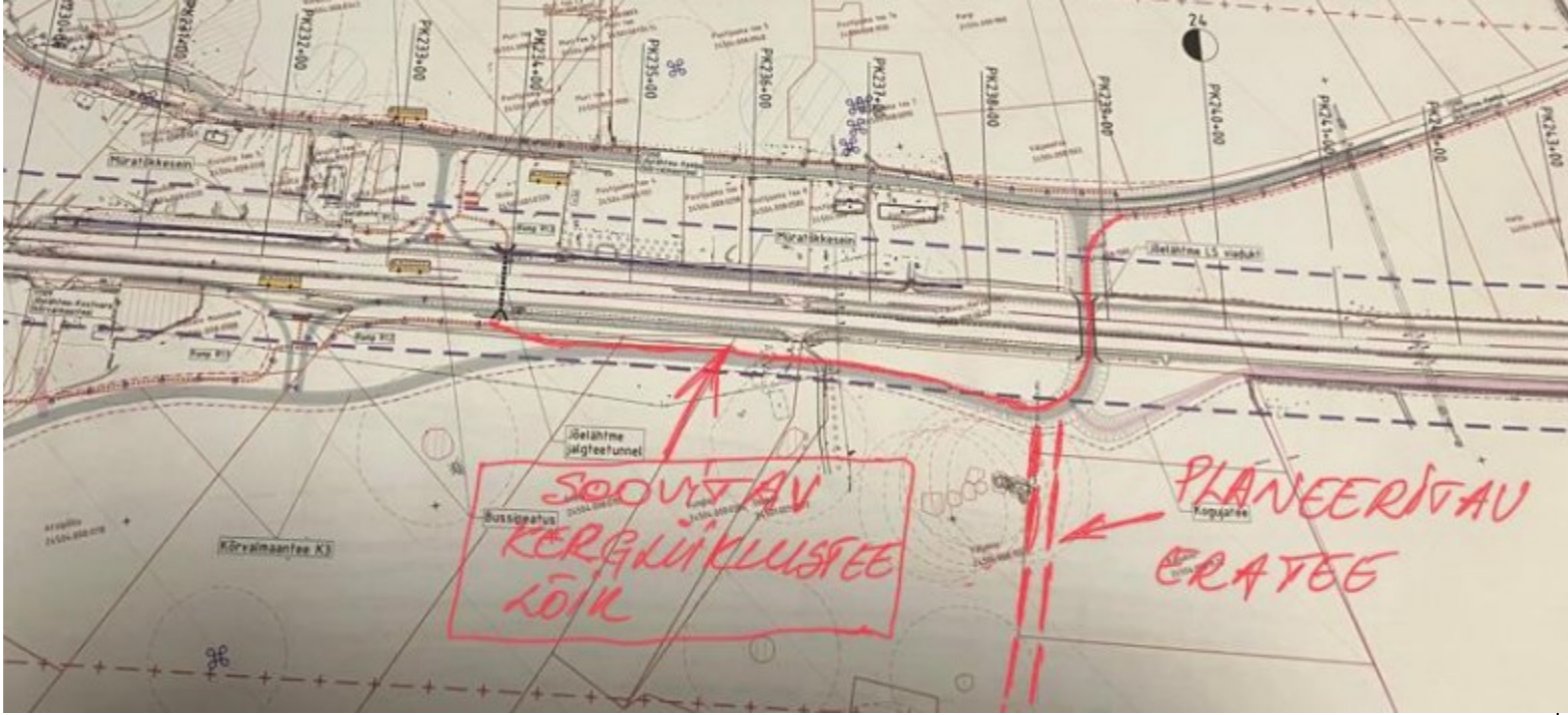
**Põhjendus:**

Käesoleva remondiprojektiga paraneb nii Kuuse tn 1 kui ka kogu Uus-Rebala küla asumis elamiskõlblikkuse väärtus. Rajatakse uus kergliiklustee, rajatakse uued müratõkkeseinad riigiteel 1 Tallinn–Narva mnt äärde. Langetatakse lõiguti piirkiirust, mis teeb transiitliikluse ja veoautode liiklemise ebamugavamaks ja sunnib neid kasutama pigem Tallinn–Narva maanteed. Liiklussageduse tõus Jõelähtme–Kemba maanteel on paratamatu ka ilma käesoleva remondiprojektita.


Uute täiendavate kogujateede rajamine Tallinn–Narva mnt lähedusse ei oleks lahendus. Täiendavate teede rajamine on

		<p>kulukas ja seotud Rebala muinsuskaitseala nõuetest tulenevate piirangutega. Tallinn–Narva maantee äärde kogujatee rajamisel puudub ka sisuline vajadus, kuna kogujatee on mõeldud piirkonnas olevate inimeste koju pääsemiseks. Transiitliiklus on mõeldud liiklema Tallinn–Narva maanteel.</p> <p><b>Otsus:</b> Mitte muuta projektlahendust.</p>
<p>Kännu tee 2 24504:008:0915  e-kiri 12.02.2023 19:18</p>	<p>Seoses Riigitee 1 (E20) Tallinn–Narva km 16,7-26,5 asuva Maardu–Jägala lõigu rekonstrueerimise projekteerimistingimuste menetlusse kaasamisega (Teie nr 8-1/21-365/2091-1) palun Teid täpsustada kinnistu 24504:008:0915 (Kännu tee 2) äärest mööduva kogujatee kulgemist kinnistu suhtes, kuna see tee tundub ilma nähtava põhjuseta lähenevat kinnistu piirile, selle asemel, et jätkata eelnevat sirget joont mööda. Samas palun täpsustada ka kogujatee laiust, mulle teadaolevalt on see mõeldud 7 meetrisena, mis tundub antud kohas liialdusena.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Projekteerimistingimuste menetluse käigus edastatud joonisel on kajastatud eskiislahendus. Seetõttu ei ole väga täpselt võimalik kirjeldada planeeritava kogujatee täpset asukohta. Kogujatee täpne asukoht MÜ Kännu tee 2 (24504:008:0915) selgub eelprojekti valmimise käigus 2023. aasta lõpuks. Kogujatee ristlõige ei ole standardiseeritud ja vaadatakse igal konkreetsel juhul üle lähtuvalt prognoositavast liikluskoormusest ja transpordivahendite eripärast.</p> <p><b>Otsus:</b> Lahendada Kännu tee (Koogi küla) piirkonda teenindav kogujatee optimaalsena selliselt, mis kahjustaks minimaalselt maaomanike huve.</p>
<p>Männi tn 1 24504:008:0193 e-kiri 11.02.2023 12:29</p>	<p>Ei nõustu transpordiameti eelprojektiga. Teen ettepanekuid järgmiselt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.Koogilt- Jõelähtmele liikluse piirkiirus max 50 km/h</li> <li>2.Ettepanek et Koogi-Jõelähtme lõigul kergliiklustee tuleks põhja poole autoteed.</li> <li>3.Ettepanek lisada projekti kohalikud bussipeatused.</li> <li>4.Ettepanek Jõelähtme küla bussipeatused küla sisse.</li> <li>5.Ei ole vaja muuta Uus-Rebala bussipeatuse asukohti küla keskelt küla otsa. Jätta olemasolevad peatused sinna kus nad on</li> <li>6.Ettepanek piirkonnas Võerdla-Jõelähtme vahel koguja tee tuua suure maantee äärde, elanike tungiva vastuseisu tõttu tekitada koguja tee Uus-Rebala küla keskelt sirgelt läbi sõitma. Külla ei tohiks autod juba praegu sisse saada ilma kiirust maha võtvate füüsiliste piirangutega, nagu näiteks ringristmik või selle taoline moodustis.</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiameti eesmärk on võimaldada ohutu liiklemine kõikidele liiklejate gruppidele. Projekteerimise käigus vaadatakse üle ja hinnatakse kiirusrežiimi muutmise vajalikkust kogu Jõelähtme–Kemba maantee ulatuses.</li> <li>2. Transpordiamet on Jõelähtme–Kemba maantee äärde kergliiklustee planeerimisel lähtunud Jõelähtme Valla poolt selleks otstarbeks varasemalt eraldatud transpordimaa maaüksuste asukohast. Sellest tulenevalt on Koogi külas ja sealt Jõelähtme poole kuni km 5,5 paikneva ristuva kraavini planeeritud kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maanteest lõuna poole.</li> <li>3. Kohalike liinide bussipeatused on planeeritud kogujateede äärde.</li> <li>4. Bussipeatuste lõplikud asukohad selgitatakse koostöös ühistranspordikeskustega.</li> <li>5. Bussipeatuste nihutus on tingitud liiklusohutuse nõuetele vastava lahenduse planeerimisest ja selle suuremast ruumi vajadusest.</li> <li>6. Uute täiendavate kogujateede rajamine Tallinn–Narva mnt lähedusse ei oleks lahendus. Täiendavate teede rajamine on kulukas ja seotud Rebala muinsuskaitseala nõuetest tulenevate piirangutega. Tallinn–Narva maantee äärde kogujatee rajamisel puudub ka sisuline vajadus, kuna kogujatee on mõeldud piirkonnas olevate inimeste koju pääsemiseks. Transiitliiklus on mõeldud liiklema Tallinn–Narva maanteel.</li> </ol>

			<p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kaaluda Jõelähtme–Kemba maantee erinevatel lõikudel sh Koogi ja Jõelähtme vahel liiklusrežiimi muutmise vajalikkust ja liikluse rahustamise meetmete rakendamist.</li> <li>2. Kavandada kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maantee servas Jõelähtme Vallavalitsuse poolt selleks otstarbeks eraldatud transpordimaa ulatuses lõuna poole. Ülejäänud osas kaaluda vastavalt vajadusele kergliiklustee maanteest põhja poole viimist. Leida maksimaalselt ohutud ületuskohad, arvestades sõidukite kiirust ja nähtavust.</li> <li>3. Otsustada lõplik bussipeatuste asukoht koostöös Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja Transpordiameti ühistranspordiosakonna spetsialistidega. Luua lahendus vastavalt ühistranspordi spetsialistide soovitudele.</li> <li>4. Vt p 3.</li> <li>5. Kaaluda, kas tehniliselt on võimalik nõuetele vastava bussipeatuse ehitamine Uus-Rebala külas olemasolevas asukohas.</li> <li>6. Jätta projektlahendus muutmata.</li> </ol>
L. T. Jägala küla elanik  e-kiri 16.02.2023 04:26	Lähtudes 09.02.2023 toimunud avalikust koosolekust ja mõeldes jalgratta vms vahendiga ning ühistranspordiga liikumise peale, on ettepanek tulevaste bussipeatuste juurde näha ette ka jalgrattaparklad (vähemalt nende, kus peatub rohkem busse või mis on erinevatest piirkondadest tulevate teede ristumiskohtades). Kergteede võrgustik koos jalgrattaparklatega lisavad mõnevõrra kaugemal elavatele inimestele (+ need, kes ise ei sõida autoga kas vanuse tõttu või muudel põhjustel) efektiivsema võimaluse ühendada oma liikumisi jalgratast ja ühistransporti kasutades. Paljud riigid liiguvad teosammul sarnaste võimaluste loomise suunas, et vähendada teedel liikuvate autode arvu ja suurendada inimeste liikumisaktiivsust igapäevaseid käike tehes (mitte ainult eraldi trenni minnes).		<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Transpordiamet on arvestanud käesoleva projekti lähteülesande koostamisel jalgrattal liiklejate vajaduste hindamise ja vajadusel Tõmbekeskusesse (Jõelähtmesse varikatusega rattaparkla rajamise).</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p>Kavandada Jõelähtme tõmbekeskusesse varikatusega jalgrattaparkla.</p>
Postijaama tee 3 24504:008:1870 e-kiri 12.02.2023 16:23	Kergliiklustee Koogilt-Jõelähtme peaks maanteest põhja poole jääma.		<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Transpordiamet on Jõelähtme–Kemba maantee äärde kergliiklustee planeerimisel lähtunud Jõelähtme Vallavalitsuse poolt selleks otstarbeks varasemalt eraldatud transpordimaa maaüksuste asukohast. Sellest tulenevalt on Koogi külas ja sealt Jõelähtme poole kuni km 5,5 paikneva ristuva kraavini planeeritud kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maanteest lõuna poole.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p>Kavandada kergliiklustee Jõelähtme–Kemba maantee servas Jõelähtme Vallavalitsuse poolt selleks otstarbeks eraldatud transpordimaa ulatuses lõuna poole. Ülejäänud osas kaaluda vastavalt vajadusele kergliiklustee maanteest põhja poole viimist. Leida maksimaalselt ohutud ületuskohad, arvestades sõidukite kiirust ja nähtavust</p>
Postijaama tee 10 24504:008:1180  e-kiri 02.02.2023 13:19	Soovin täpsustada, kas muudatused mõjutavad muudatustega minu kodulehte aadressil Postijamaa Tee 10, Jõelähtme? Sooses liikluse suurenemisega praegu ja tulevikus vajab lastega mitmepereelamu müratõkkeseina.		<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Müraleevenduse meetmete planeerimisel lähtub Transpordiamet antut projekti raames koostatavast mürauuringust, mille tulemusel valmivad mürakaardid ja soovitused müratõkke rajatiste paigaldamiseks.</p>

<p>e-kiri 06.02.2023 18:10</p>	<p>Õelge palun, kelle poole peaksin müratõkke taotlemiseks isiklikult ühendust võtma.</p> <p>-----</p> <p>Seoses pärast 2026. aastat kavandatavate ehitustöödega Maardu- Jägala lõigul km 16,7 -26,5, Mõjutatud lõigu omanikuna soovin kaaluda müratõkkeseina rajamist, mis kaitseb mitmepereelamut maanteelt lähtuva suureneva müra eest. Palun selgitage, kas vajate täiendavat soovi mürakaitse paigaldamiseks?                  Kas Transpordiamet katab kõik kulud?</p>	<p>Hetkel on projekteerimine eskiisi staadiumis ja lahendused on joonistatud Maa-ameti ortofotole. Selle kohaselt võib olla vajalik teha äralõige Postijaama tee 10 maaüksuselt, et ehitada müratõkkeseina maaüksuse kaitseks. Täpsem müratõkkeseina asukoht ja seos teie maaüksusega selgub eelprojekti valmimise käigus käesoleva aasta teises pooles. Siis on võimalik täpsemalt öelda, kas maaeraldus on vajalik ja kui suures mahus täpselt tuleb äralõige teha, et müratõkkeseina oleks võimalik rajada. Täiendavat taotlust ei ole vaja esitada. Transpordiamet katab müratõkkeseina ehitamisega seonduvad kulutused.</p> <p><b>Otsus:</b>                  Lähtuda müraleevenduse meetmete rakendamisel mürauuringu tulemusel valminud ettepanekutest.</p>
<p>Põldmäe 24504:008:0689</p> <p>e-kiri 20.02.2023 20:20</p>		<p><b>Otsus:</b>                  Arvestada kõrvalmaantee K-3 rajamisel kergliiklustee rajamise vajadusega. Planeeritav eratee saab liiklusohutust silmas pidades liituda ainult kogujateega, mitte kõrvalmaanteega K-3. Maaomanikul on vajalik saada eratee planeerimiseks Muinsuskaitseameti nõusolek.</p>
<p>Piiri tee 5 24504:008:0471</p> <p>Ja Otsa põik 4 24504:008:0472</p> <p>e-kiri 12.02.2023 22:27</p>	<p>Uus-Rebala küla.                  Olen Jõelähtme-Kemba mnt. äärde jääva kahe kõrvuti kinnitu ( Otsa põik 4 ja Piiri tee 5 ) omanik.                  Kinnistud jäävad nn. Uus-Rebala asumisse ja laiendatud kogujateed on nähtavasti keeruline ära mahutada asula vahele.  <b>Otsa põik 4.</b> Ei ole nõus, et kogujatee laiendus tuleb minu krundi Otsa põik 4 piiridesse. Kui on vajadus teha laiendus omanike kruntide arvelt on ettepanek teostada see teest põhjapoolse jäävate kruntide arvelt. Need krundid on suuremad, majad teest kaugemal.  <b>Piiri tee 5.</b> Vastus sama, lisaks võimalik bussipeatus nihutada krundi piiridest välja.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ettepanek pikendada müratõket Tallinna suunas vähemalt u 100 m. . Põhjus, olles ise küla äärmine krunt tuleb müra just ida suunast ja ka tuul puhub reeglina samast suunast. Lisatud pilt. Noolega pikendus.</li> <li>Oluline on kiiruspiirangutest kinnipidamise tagamine nn. Uus-Rebala küla ulatuses. Näiteks. Asula liiklusemärgi lisamine. Seni on sellest seoses tänase haldusjaotusega keeldutud</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b>                  Transpordiameti eesmärk on võimaldada kõikide liiklejate gruppidele ohutu liikumine ja võimaldada ligipääs ühistranspordile. Kergliiklustee rajamine on üks sellistest eesmärkidest. Samuti bussipeatuste rajamine. Antud olukorras on võimalik bussipeatuse nihutamine veelgi kaugemale Uus-Rebala küla keskkohast, mis on selgelt vastuolus ülejäänud külaelanike huvidega.                  Müraleevenduse meetmete planeerimisel lähtub Transpordiamet antud projekti raames koostatavast mürauuringust, mille tulemusel valmivad mürakaardid ja soovitused müratõkke rajatiste paigaldamiseks.                  Transpordiametil on plaanis välja ehitada Rebala põhja poolne kogujatee, mille järgselt muutub liikluskorraldus antud ristmikul</p>

	<p>3. Prügila mahasõitude ringteed on juba täna tihedas kasutuses ja ohtlikud. Seal on palju rohkem väljasõite kui näiteks Võerdla vasakpöördel. Samasid ringteesid kasutavad palju ka Maardu liiklejad, kui lihtsaimat väljasõitu Peterburi maanteele.</p> <p>4. Uue Võerdla teelõigu vasakpöörde nn.prügila tee on ohtlik. Prügiautod kihutavad. Olen seda ise mitu korda kogunud näiteks olukorras kus ma vean hobutreilerit, teeb vasakpöört. Prügila tee liikumiskiirust tuleks piirata.</p> <p>Üldine.</p> <p>On palju seotud teemasid, mis ei ole kahjuks projekteerija teemad. Samas on need seotud ja samas riigi teenusepakujate teemad.</p> <p>Positiivne pool – kergliiklustee, kaudne turvalisus. Miinused - müra kasvamine, kogumistee liiklustiheduse kasvamine, halvemad ühendused keskustega. Tervikuna koos turvalisusega vähenevad ühiskondliku transpordi kasutusvõimalused. Viimane jällegi ei ole projekteerija teema.</p> <p>Sama teema kehtib ka lumekoristuse kohta. Kindlad tuisule avatud kohad Jõelähtme-Kemba maanteel on vana teema ja kõigile teada. Olukord ainult halveneb. On tavapärane olukord, et koolibussid ettevaatusest loovuvad, ei riski. Vald üritab aidata, aga vastus on, pole midagi teha, tegemist on riigiteega ja riigi teenusepakkuja probleem.</p>	<p>ja prügiautode kihutamine ei ole enam võimalik. Transpordiamet võtab probleemi teadmiseks.</p> <p>Transpordiamet vaatab käesoleva projekti käigus üle Prügila ringristmike liiklusohutuse olukorra.</p> <p><b>Otsus:</b> Kaaluda Uus-Rebala külas asuva bussipeatuse nihutamist lääne poole. Võtta ühendust maaomanikuga, et selgitada, millised on tingimused bussipeatuse ja kergliiklustee talumiseks ja transpordimaa maaeralduse tegemiseks Piiri tee 5 ja Otsa põik 4 kinnistutega seoses. Piiri tee 5 (24504:008:0471) on Maa-ameti kaardirakenduse andmetel ette nähtud üldkasutatava maana ja kõige sobilikum ühiskondlike rajatiste nagu bussipeatus ja kergliiklustee rajamiseks.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lähtuda müraleevenduse meetmete rakendamisel mürauuringu tulemusel valminud ettepanekutest.</li> <li>2. Vaadata üle Jõelähtme–Kemba maantee liikumiskiirused ja kehtestada vajadusel piirangud liiklusohutuse tagamiseks.</li> <li>3. Kontrollida prügila sõlme ringristmike liiklusohutust. Vajadusel näha ette liikluskorralduslikud või plaani lahenduslikud muudatused.</li> <li>4. Antud küsimust ei lahendata käesoleva projektiga seonduvalt.</li> </ol>
<p>Silla tn 2 24504:008:0199 e-kiri 28.01.2023 17:57</p>	<p>Soovin teada, kas selle tee rekonstrueerimise käigus ehitatakse müratõkke Rebala külale, mis asub Peterburi maantee ääres. Müratõket on VÄGA VAJA, müratase võimatult suur.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Käesoleva projekti raames teostatakse mürauuring, mille raames modelleeritakse perspektiivse olukorra kohta mürakaardid. Müratõkkeseinte asukohad, pikkused ja kõrgused määratakse pärast mürakaardi koostamist.</p> <p><b>Otsus:</b> Müratõkkeseinte kavandamisel lähtuda mürauuringu tulemustest ja õigusaktides toodud müra leevendamise väärtustest.</p>
<p>Salu tee 3 24501:001:2051 e-kiri 31.01.2023 22:38</p>	<p>Kas meile kui maaüksuse omanikele langeb kohustus kompenseerida mingeid kulutusi seoses meie maaüksusega külgneva tee remondiga?</p>	<p>Maaüksus Salu tee 3 külgnab riigimaanteega 11260 Jõelähtme–Kemba. Transpordiamet on teavitanud külgnevaid maaomanikke seoses projekteerimistingimuste menetlusega. Maaomanikule ei kaasne kohustust riiklike teede remondi tööde kompenseerimiseks.</p>
<p>Toomla 24504:008:0150  e-kiri 13.02.2023 18:18</p>	<p>Ettepanekud riigitee 1 (E20) Tallinn–Narva km 16,7-26,5 asuva Maardu–Jägala lõigu rekonstrueerimiseks koostatud projekteerimistingimuste eelnõu kohta:</p> <p>1. Palume ette näha põhimaanteele bussipeatused ka Võerdla ja Rebala tunnelite juurde. Kuna nende tunnelite rajamisega on juba loodud võimalus jalakäijatele turvaliselt teed ületada, tuleks seda potentsiaali laiendada ka kohalike elanike ühistranspordi kasutamise võimaluste parandamiseks.</p> <p>Võerdlas asuva <i>Kostivere tee</i> bussipeatuses peatuvad Loksa ja Kuusalu bussid on praegu aktiivselt Võerdla, Rebala ja Vandjala elanike, nende külaliste ja suvitajate kasutuses. Nendest loobudes väheneb ühistranspordi ühendus Tallinnaga märgatavalt. Põhja pool maanteed võiks bussipeatuse asukohaks kasutada suletava Võerdla mahasõidu teeosa ja lõuna pool maanteed juba varem suletud Kostivere tee (Maardu-Raasiku tee) otsa. Seal on ka võimalus Vandjalast tulijatel autosid parkida.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiamet ei kavanda käesoleva projektiga bussipeatustest loobumist vaid inimestele lähemale toomist, tuues peatused Jõelähtme–Kemba maanteele. Aeglane bussiliiklus suunatakse kiirelt põhiteelt kõrvalmaanteele liiklusohutuse taseme tõstmiseks.</li> <li>2. Tunnelite, jõesildade ja kõikide maantee vabaruumis olevatele liiklemisele ohtu kujutavate takistuste ette planeeritakse paigaldada pörkepiirded.</li> <li>3. Maantee allapoole toomist takistab kahetasandiliste ristumiste kavandamine jalakäijate ja ulukitega. Tee alla planeeritavatel</li> </ol>

	<p>2. Kas tealuse tunnelini viiv praegu planeeritud jalg- ja jalgrattatee eraldatakse põhimaanteest kaitsepiirdega? Tallinna suunduv põhimaantee Võerdla sirgel lõigul, mille äärde olete kavandanud kergliiklustee, on mingil põhjusel toimunud mitmel korral maanteelt väljasõidud.</p> <p>3. Müra leviku takistamiseks palume tuua Tallinna-Narva maantee linnast tuleva sõidusuuna teosa madalamale, samale tasandile linna suunduva teega. Üle lageda loopealse (tuulele avatud maastik) levib maanteemüra Võerdla piirkonnas eriti kaugele ja häirib juba praegu kohalikke elanikke pidevalt. Võimalusel kaaluda Võerdlasse müraseina paigaldamist.</p> <p>4. Näha ette Tallinn–Narva maantee alla tunnel, mis võimaldaks lisaks jalakäijatele ja ratturitele ka Maardu-Raasiku teelt autode otseliikluse Jõelähtme – Kemba tee. Hetkel välja pakutud Võerdla jalakäijate tunnel ei vasta kohalike ootustele vähendada uue kogujatee lahendusega Võerdla külla suunatavat liikluskoormust. Oleme Ületee hobusekoplit läbiva Võerdla-Kemba kogujatee asukoha alternatiivina mitmeid aastaid korduvalt maantee alust tunnelit välja pakkunud. 2022 a augustikuisel Jõelähtme vallamajas toimunud TRAMi, Muinsuskaitseameti ja külavanemate ühisel Maardu-Jägala tee eelprojekti eskiisi tutvustamisel võtsime selle loomulikult taas jutuks ning arusaam, et autotunneli lahendus Võerdlasse on võimalik, sellest koosolekust jäi. Olen augustis ka sellisest koosoleku tulemusest külarahvast kirja teel teavitanud. Pettumus ja üllatus on väga suur, kui nüüd selgus, et autotunneli ettepanek küll realiseerub - aga mitte meie külla!</p> <p>Palun Võerdla tunneli osas eskiisprojekt ja otsus uuesti üle vaadata</p>	<p>rajatistel on minimaalsed gabariidid, mille tagamiseks on vajalik linna sissetulevat sõiduteed tõsta. Müra leevendamise vajaduse üle otsustatakse antud projekti raames koostatava mürauringu osaks olevate mürakaartide alusel.</p> <p>4. Transpordiamet on kaalunud Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee ühendamist tunneli kaudu. Maardu–Raasiku teelt on liikluse tagamine võimalik nn Prügila liiklussõlme ja rajatava nn Võrdla põhjapoolse kogujatee kaudu. Nimetatud tee põhimõtteline trass on kujutatud Jõelähtme valla kehtivas kui ka kavandatavas üldplaneeringus.</p> <p>Kogujatee rajamiseks on Transpordiamet väljastanud projekteerimistingimuste korralduse „Projekteerimistingimuste andmine kõrvalmaanteed 11601 Loo-Loovälja ja kõrvalmaanteed 11260 Jõelähtme-Kemba ühendava Võerdla põhjapoolse kogujatee eelprojekti koostamiseks“ 03.06.2021 nr 1.1-3/21/221 ja koostanud nende tingimuste alusel teeprojekti.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Otsustada lõplik bussipeatuste asukoht koostöös Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja Transpordiameti ühistranspordiosakonna spetsialistidega. Luua lahendus vastavalt ühistranspordi spetsialistide soovitudele.</li> <li>Kavandada pörkepiirded vastavalt normides toodud nõuetele.</li> <li>Lahendada müra leevendamise meetmed vastavalt mürauringu mudelites toodud tulemustele.</li> <li>Mitte rajada Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee vahelist ühendustunnelit autoliiklusele kasutamiseks. Rajada see tunnel kergliiklejate huve silmas pidades.</li> </ol>
<p>Tõnuõue tee 2                  24504:008:0320</p> <p>e-kiri 10.02.2023                  13:38</p>	<p>1. <b>Ligipääs</b> meie kinnistule kulgeb Tõnuõue tee kaudu, mis on kasutusel samal ajal kergliiklusteenana.</p>  <p>Meile on oluline säilitada ligipääs enda krundile sama tee kaudu, mistap on soovime teada:</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(KÜ 24504:008:0484) on riigimaanteede võrgustiku osa riigitee 11259 Jõelähtme tee. Seetõttu ei ole vaja seda maaüksust remondiprojekti käigus võõrandada.</li> <li>Hetkel on lahendus eskiisprojekti staadiumis ja ei ole võimalik täpselt tee pikiprofiili avaldada. Tulenevalt Jõelähtme kergliiklustee tunneli kavandamisest võib siiski eeldada, et linna suunduv sõidutee niit tõstetakse linnast väljuva niidiga sarnasele kõrgusele. Sellest tulenevalt teostatakse ka uuele situatsioonile vastavad liikluse prognoosiga koosõlas olevad müra modelleerimised. Arvutatud mürakaardi alusel projekteeritakse olemasoleva müratõkkeseina asemel uus müratõkkesein.</li> <li>Transpordiameti eesmärk on tagada kõigile liiklejatele maksimaalselt ohutud liiklemistingimused.</li> </ol> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Planeerida lahendus Tõnuõue tee 2 (24504:008:0320) ligipääsu tagamiseks, kasutades selleks vajadusel riigile</li> </ol>

- Kas ligipääs Tõnuõue teele KÜ 24504:008:0484 kaudu säilib?
- Kuna KÜ 24504:008:0484 kaudu enam avalikku liiklust suurele teele peale projekti realiseerumist ei toimu, siis on oluline märkida maha liiklusskeem, et me Tõnuõue teele / enda kinnsitule ka ligi saaksime – et seda tankla küllastajate poolt kinni ei pargitaks jne.
- Ega ei planeeri riik KÜ 24504:008:0484 võõrandamist?
- Teeservituut meie kasuks 24504:008:0484 kaudu – on vajalik ja võimalik?

## 2. Müramüür

- Milline saab olema ehitusjärgne tanklapoolse teelindi kõrgus meie krundi ulatuses, kas kõrgem, kui seni?
- Kui põhjapoolset Tallinna-suunalist teelinti tõstetakse, siis tuleb tõsta ka müramüüri kõrgust vastavalt min 1 m võrra, sest juba praegu kostab müra üle.
- Kas on võimalik müramüüri pikendamine üle jõe Tallinna poole näiteks 100 m? Seal praegu müüri pole ja müra jõuab sealt meie kui naabrite kinnistuteni.
- Klaasist müramüüri mingil juhul ei soovi / soosi – meile tähendaks see pimedal ajalvalgusreostuse tekkimist.



3. **Kergliiklustee Koogilt Jõelähtmele** – kergliiklustee üleminek viadukti maha ja pealekeeramisel on kõrge riskiga. Soovitaks teha ülekäik Koogi küla läheduses, kus on liikluskiirus piiratud ja oleks turvalisem teed ületada. Võimalusel ühildada kergliiklustee Jägala joale mineva kergliiklusteega.



kuuluvat maaüksust 11259 Jõelähtme tee (KÜ 24504:008:0484).

2. Planeerida müratõkkesein Tõnuõue tee 2 maaüksuse (24504:008:0320) kaitseks riigitee 1 Tallinn–Narva maanteelt leviva müra eest vastavalt mürauuringus käigus prognoositud liikluskoormusest tekkivale liiklusmürale, tagades normides nõutud müraleevenduse tasemed.
3. Kaaluda kergliiklustee ületuskoha viimist ohutumasse kohta Koogi küla poole.



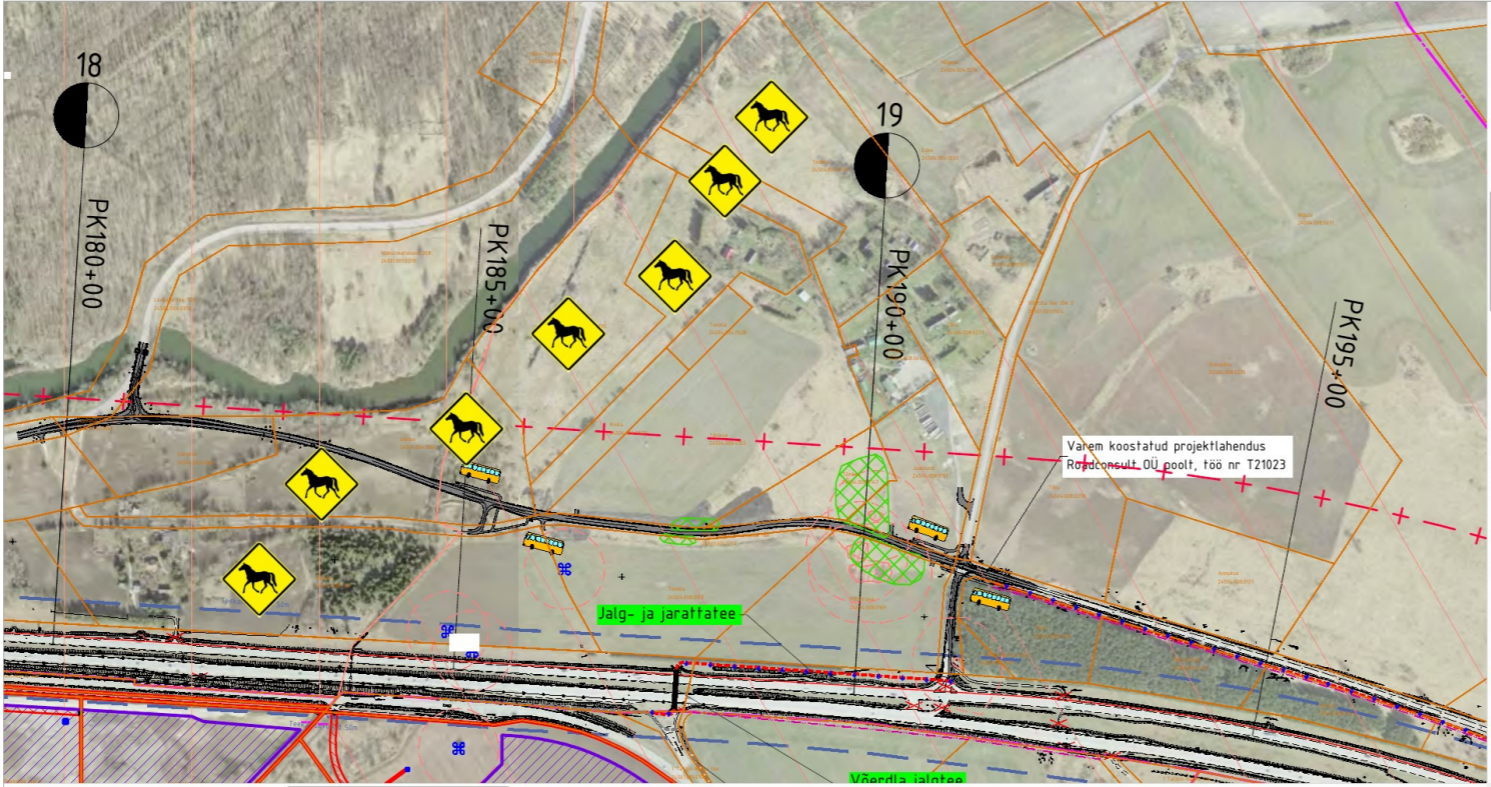
		4. Kuidas on lahendatud või tuleks vähemalt mõelda bussiliiklusele külade vahel, kui buss tuleb Kostiverest ja liigub Koogi poole, siis kus kohas saavad inimesed kes Jõelähtmel maha/peale lähevad bussile? Täna sõidab buss enne Koogile minekut Jõelähtme külast läbi, kuid uue lahendusega enam mitte.	
Tõnu 24504:008:0279 Tõnu 24504:008:0278 Kiriku tee 5 24504:008:0443 e-kiri 29.01.2023 23:54	Küsimus: kuidas on tulevikus lahendatud bussiliiklus kogujateel? Praeguses eskiisis on transpordiameti poolt mainitud ainult vallasisest bussiliiklust. Nagu eskiisist selgub, on Tallinn - Narva maanteele jäetud ainult Jõelähtme bussipeatus. Männisalu, Linnake, Kostivere tee ja Ületee - kõigil neil peatustel on rist peal. Praegu saavad sinse kandi inimesed iga tunni aja tagant sõita nii Tallinna kui Loksa poole. Kas kõik bussiliinid nr 150 - 159 suunatakse siis kogujateele? Kui bussiliiklus muutub harvaks, siis halveneb osade vallaelanike elukvaliteet ja liiklemine tuntavalt. Kõik elanikud ei ole autodega liiklejad.		<b>Põhjendus:</b> Transpordiamet selgitab bussipeatuste vajaduse koostöös Transpordiameti ühistranspordiosakonna ja Põhja-Eesti ühistranspordikeskusega.  <b>Otsus:</b> Otsustada lõplik bussipeatuste asukoht koostöös Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja Transpordiameti ühistranspordi osakonna spetsialistidega. Luua lahendus vastavalt ühistranspordi spetsialistide soovitudele.
Vanatalu 24504:008:0815; Vanatalu Tehnopark 24504:008:0813; Looga 24504:008:0225  e-kiri 27.01.2023 16:41	Täna väljub minu teekoridor otse maanteele (Tallinn-Narva E20). Hetkel eskiisiga tutvudes saan aru, et minu juurdepääs kinnistule ja hoonetele hakkab uue planeeringu kohaselt olema mööda Vana-Kostivere tee lõik 3 kaudu + juurdepääsutee K1, antud (Vana-Kostivere tee lõik 3) siis väga kehvast seisukorras ja hoolduseta, võib lugeda läbimatuks, kas antud teelõik ka renoveeritakse projekti käigus? Ühtlasi küsin, et kas on kavandatud müratõkked ja kuidas on planeeritud lahendus ühistranspordile (bussipeatus) antud hoonestusele?		<b>Põhjendus:</b> 1. Vanatalu ja Vanatalu tehnoпарк maaüksustele ligipääs on esialgse lahendusena planeeritud Vana-Kostivere tee trassi kasutades, renoveerides teelõik, tuua kuni Looküla teeni, mis on avalikult kasutatav tee. 2. Käesoleva projekti raames teostatakse mürauuring, mille raames modelleeritakse perspektiivse olukorra kohta mürakaardid. Müratõkkeseinte asukohad, pikkused ja kõrgused määratakse pärast mürakaardi koostamist. 3. Ühistranspordi võimalused on tagatud pärast kogujate välja ehitamist Vandjala bussipeatusega, mis jääb ca 1,4 km kaugusele Vanatalu hoonestusest. <b>Otsus:</b> 1. Leida optimaalseim juurdepääsutee võimalus kinnistule. 2. Müratõkkeseinte kavandamisel lähtuda mürauuringu tulemustest ja õigusaktides toodud müra leevendamise väärtustest. 3. Tagada nõuetekohane ligipääs Vanatalu MÜ ühistranspordi kasutamiseks.
Vahteri 24504:008:0159 Karkle 24504:008:0172  e-kiri 13.02.2023 23:59	Ettepanekud riigitee 1 (E20) Tallinn–Narva km 16,7-26,5 asuva Maardu–Jägala lõigu rekonstrueerimiseks koostatud projekteerimistingimuste eelnõu kohta Olete mulle kui puudutatud kinnisasjaomanikule ja menetlusosalejale teadmiseks ja soovi korral arvamuse avaldamiseks edastanud Transpordiameti poolt Tallinn–Narva (E20) km 16,7-26,5 asuva Maardu–Jägala lõigu rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamiseks ette valmistatud projekteerimistingimuste eelnõu (edaspidi: eelnõu) ja teate avalikustamise koosolekust. Esitan eskiisile järgmised ettepanekud-vastuväited: 1. Avalikul Maardu–Jägala riigimaantee eskiisi tutvustaval koosolekul viitasite mitu korda tehtud geoloogilistele uuringutele, millele toetusite. Soovin tutvuda selle dokumendiga ja palun saata see minu emailile. 2. Avalikul Maardu–Jägala riigimaantee eskiisi tutvustaval koosolekul tekkis küsimus, miks ei ole sellise ulatusliku maantee rekonstrueerimise projekteerimisel koostatud KMH mõjude väljaselgitamiseks? Sellised ulatuslikud ümberkorraldused avaldavad kohalike inimeste elukeskkonnale siiski olulist mõju ja halvendavad nende elukvaliteeti tulevikus silmas pidades. Palun saata minu emailile kõik olemas olevad ja tehtud uuringud. 3. Palun ette näha põhimaanteele projekteeritud Jägala–Maardu suunal Võerdla ja Rebala kohal jalakäijate tunnelite juurde ka bussipeatused. Nende tunnelite rajamisega on juba loodud võimalus jalakäijatele turvaliselt teed ületada, tuleks seda potentsiaali laiendada ka kohalike elanike ühistranspordi kasutamise võimaluste parandamiseks. Võerdla tee kohal riigimaantee äärses peatuvad praegu Kostivere tee bussipeatuses nii Loksa ja Kuusalu bussid, mida Võerdla, Rebala, Vandjala ja Loo külade elanikud kasutavad aktiivselt nii hommikul kl 7-8 linna jõudmiseks kui ka vajadusel ruttu Tallinnast koju jõudmiseks ning külaliste ja suvitajate sihtkohta jõudmiseks, kes liiguvad ühistranspordiga. Arusaamatuks jäi,		<b>Põhjendus:</b> 1. Projekti käigus koostatakse KMH eelhind, mille raames tehakse ka erinevaid uuringuid. KMH eelhind on plaanis avalikustada läbi kohaliku omavalitsuse. 2. Transpordiamet koostab käesoleva projekti raames keskkonnamõju eelhindangu. Eelhindangu koostaja annab soovitud keskkonnamõju hindamise läbiviimise vajaduse kohta, millest Transpordiamet lähtub. 3. Transpordiameti eesmärk on liiklusohutust silmas pidades viia kohalike ja nn aeglaste liinide bussid kogujatele, inimestele lähemale. Bussipeatuste vajadus vaadatakse üle ja langetatakse otsus koostöös Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja Transpordiameti ühistranspordiosakonna spetsialistidega. 4. Vanatalu ja Vanatalu tehnoпарк maaüksustele ligipääs on esialgse lahendusena planeeritud Vana-Kostivere tee trassi kasutades, renoveerides teelõik, tuua kuni Looküla teeni, mis

	<p>kas ümberkorraldusega seoses liiguvad ka Loksa ja Kuusalu bussid kogujateele? Või peale maanteeprojekti rekonstrueerimise lõppemist kihutavad peatusteta mööda kiirteed edasi?</p> <p>Nii põhja- kui lõunapool kiirteed Kostivere-Võerdla lõigul on eeldused selleks olemas oleva tee näol kasutada suletava Võerdla maha sõidu teeosa ja lõuna pool maanteed juba varem suletud Kostivere tee, Maardu-Raasiku vana tee ots . Seal on olemas ka võimalus Vandjalast tulijatel autosid parkida, ka parklaid nii autodele kui jalgratastele rajada.</p> <p>4. Arusaamatuks jääb, et olete Loo küla kohal planeerinud ulukipääsu, kuid samal ajal jätate ilma praegu olemasoleva ligipääsuta Vanatalu pere pääsemiseks üle Maardu-Jägala kiirteelõigu Kemba Võerdla kogujateele bussi peale kui ka autoga pääsemiseks kodust välja? Miks ei ole neile planeeritud ülekäigu tunnelit sellele kohale, vaid arvestatakse uluki üle pääsuga? Kuidas need ulukid sinna juhitakse?</p> <p>Samas olete plaaninud Koogi külas Jägala liiklussõlme juures olevatele taludele juurdepääsuteeks kilomeetrites uue tee ehitamist. Situatsioon eeldaks sellisel juhul võrdset kohtemist ka Loo küla Vanatalu inimestele. Ettepanek on sellisel juhul ehitada välja juurdepääsu tee mööda riigimaantee äärt kuni Kostivere kogujateeni koos sellega ühendamiseega. .</p> <p>5. Praegune Võerdla tee otsast kuni Maardu prügila liiklussõlmeni olev riigimaantee on erineval tasandil olev kiirmaantee, mis on olnud 2021 aastal toimunud avariidega talvel väga ohtlik koht liikluses. Seal on toimunud VET bussipeatuse juures mitu korda autode ja rekkade kõrgemal olevalt maanteecosalt autode alla sõitmine madalama maantee suunas alla. See on eluohtlik koht teistele liiklusolijatele. Projektis selles lõigu ohutumaks muutmisel pole paan midagi TRAM-il ette võtta?</p> <p>Selline eritasandis olev kiirtee lisaks oma liiklusohutikkusele ka müra edasi kandumist ja võimendust ümbruskonnale. Palun müra leviku takistamiseks tuua Tallinna-Narva mnt linnast tuleva sõidusuuna tee osa madalamale, samale tasandile linna suunduva teega. Üle lageda loopealse (tuulele avatud maastik) levib maanteemüra piirkonnas mitmesse külla ja häirib juba praegu kohalikke elanikke elu pidevalt Võimalusel kaaluda Võerdlasse müraseina paigaldamist.</p> <p>6. Eskiisjoonist vaadates ei hakanud silma ka Võerdla külas Ületee kohal müramüüri planeerimist teie kavandatavad projektis? Miks seda pole planeeritud. Palun planeerida Ületee talu juurde müramüür. Eriti praeguses eritasandilise kiirtee olemasolu olukorras, mis tekitab suuremat mürareostus sellele majapidamisele ja loomade psühhikale.</p> <p>7. Palume lisada oma projekteerivasse projekti ühe alternatiivina ka Tallinn–Narva tee alla sõiduauto tunneli rajamine, mis võimaldaks Maardu-Raasiku teelt sõiduautode ja jalgsi, ning jalgrattaga liiklejatele otseliikluse Jõelähtme – Kemba teele.</p> <p>12.augsuti 2022 TRAM-i kohtumisel vallavamajas kohtumisel jäi teie esindajatega suuline kokkulepe, et ka Kostivere-Võerdla teeotsa tuleb jalakäijate-, jalgratturite ja autode liikumiseks tunnel või sild. Nüüd teie poolset lubadust eskiisil aga pole peal. Palun see kohalike jaoks oluline ülepääs rajada ka Võerdla Kostivere tee kohal.</p> <p>Näha ette Tallinn–Narva maantee alla tunnel, mis võimaldaks lisaks jalakäijatele ja ratturitele ka Maardu-Raasiku teelt autode otseliikluse Jõelähtme – Kemba teele.</p> <p>Hetkel teie poolt planeeritud Võerdla jalakäijate tunnel ei vasta kohalike inimeste ootustele vähendada uue kogujatee lahendusega Võerdla külla suunatavat liikluskooormust.</p> <p>Ka Jõelähtme valla põhjapoolne osa (Ülgase, Manniva, Koila, Rebala, Sareta, Võerdla) kasutavad tõmbekeskusena Kostivere alevikus asuvat lasteaeda, kooli, perearsti, jms teenuseid. Praegused jalakäijate tunnelid kujutavad endast „nagu musti mutiauke“ riigimaantee teekeha sees, kus pole päris kindel kui turvaline on sinna sisenemine või väljumine (sahk võib lumehooldusel lume ja jää pähe lükata, pimedas kuriteo oht, jne). Kuidas toimub tuiskudega nende lahti pidamine ja liiklemine ekstreem oludes, mida viimastel aastatel üha enam on olnud.</p> <p>8. Võerdla-Kemba kogujatee asukoha alternatiivina oleme mitmeid aastaid korduvalt palunud kaaluda alternatiivse variantina maantee aluse läbipääsu tekkimiseks tunnelina või sillana praegu suletava Võerdla mahapöörde ja Kostivere kogujatee ühendamiseks.</p> <p>Esitan jätkuvalt ettepaneku lahendada Võerdla-Kemba tee otsa praeguse sulgemise asemel rajada otse ühendustee üle kiirmaantee Kostivere kogujateega: Vajadusel väljata teealune maavara, võttes ühele tasandile Kostivere kogujateega kogu Maardu prügila liiklussõlmest algav kiirtee eritasandiline osa kuni Võerdla küla praeguse maha sõiduni-tagasipöördeni, lahendades vajalikud ülepääsu silla ehitamisega, mida saavad kasutada nii jalgsi, ratta, kui autodega liiklejad.</p> <p>See oleks ainuõige lahendus praeguses maavara väidetavas puududes oleva riikliku maavara ratsionaalseks kasutamiseks säästlikkuse ja rohetarbimise põhimõttel, nagu seda tehti ka Kostivere kogujatee rajamisega. Kuna ka aktiivne kaevandusala on kõrval, on võimalik see ala kiirelt väljata, ladustada ja tee ehitust korraldada ja kasutusse võtta.</p> <p>9.Teie väide tee normide osas, on Kostivere kogujatee planeerimisel olnud hea näide, kus TRAM samuti väitis, et normide järgi ei saa. Aga lõpptulemusena ju siiski rajati kogujatee paralleelselt riigimaanteega! Kõik on võimalik, kui on tahtmist säästlikult meie ühiseid ressursse majandada, kasutada ja tarbida säästlikult!</p> <p>10. Tutvudes teie poolt tellitud eskiisjoonisega, on näha, et näiteks Jõelähtmes Olerexi juures plaanitakse samuti läbimurre kiirmaanteele.</p>	<p>on avalikult kasutatav tee. Ligipääsutee sobivus kooskõlastatakse maaüksuse omanikuga.</p> <p>5. Käesoleva projektiga kavandatakse eritasandilised ristumised nii jalakäijatele kui ka loomadele. Tulenevalt neist rajatistest ei ole võimalik tee profiili alla lasta vaid tekib linna suunduva tee osa tõstmise vajadus. Müratõkete rajamisel koostab Transpordiamet prognoositava liikluskooormuse alusel arvutusliku mürauringu, mis on liikluskooormuse mõju leevendamiseks vajalike müratõkkeseinte pikkuste ja kõrguste arvutamise aluseks.</p> <p>6. Müratõkete rajamisel koostab Transpordiamet prognoositava liikluskooormuse alusel arvutusliku mürauringu, mis on liikluskooormuse mõju leevendamiseks vajalike müratõkkeseinte pikkuste ja kõrguste arvutamise aluseks.</p> <p>7. Transpordiamet on kaalunud Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee ühendamist tunneli kaudu. Maardu–Raasiku teelt on liikluse tagamine võimalik nn Prügila liiklussõlme sõlme ja rajatava nn Võerdla põhjapoolse kogujatee kaudu. Nimetatud tee põhimõtteline trass on kujutatud Jõelähtme valla kehtivas kui ka kavandatavas üldplaneeringus.</p> <p>Kogujatee rajamiseks on Transpordiamet väljastanud projekteerimistingimuste korralduse „Projekteerimistingimuste andmine kõrvalmaanteed 11601 Loo-Loovälja ja kõrvalmaanteed 11260 Jõelähtme-Kemba ühendava Võerdla põhjapoolse kogujatee eelprojekti koostamiseks“ 03.06.2021 nr 1.1-3/21/221 ja koostanud nende tingimuste alusel teeprojekti.</p> <p>8. Vt p 7.</p> <p>9. Puudub ettepanek.</p> <p>10. Käesoleva projekti raames teostatakse mürauring, mille raames modelleeritakse perspektiivse olukorra kohta mürakaardid. Müratõkkeseinte asukohad, pikkused ja kõrgused määratakse pärast mürakaardi koostamist. Tegemist on avalikult kasutatava riigimaanteega, millele on ligipääs kõikidel liiklejal.</p> <p>11. Liiklust rahustavate meetmete kasutamine vaadatakse üle eelprojekti staadiumis.</p> <p>12. Transpordiamet on planeerinud ulukiläbipääsud Keskkonnaagentuur Viridis OÜ poolt läbi viidud Ulukiuuringu 3-85/2022 soovitude kohaselt. Uuringus on analüüsitud loomade liikumisteid ja 2009-2018 toimunud loomaõnnetusi. Männisalu bussipeatuse piirkonnas on tõepoolest arvukalt ulukitega juhtunud õnnetusi, millega tuleb arvestada. Transpordiamet on konsulteerinud ulukiuuringu läbiviijaga ja leidnud, et antud kohas sobib üksikute sõiduautode liiklemiseks planeeritud Looküla teed ja Männituka teed ühendava jalakäijate ja sõidukite ühistunneli rajamine. Joonisel on tunnel kajastatud Rebala sõiduauto tunneli nimega.</p>
--	--	--

	<p>Eskiisjooniselt ei näe ma, kuidas kavatsete vähendada müra tekkimist Postijaama tee-Muri tänavate hoonestuse vahel, kus hakkab toimuma tihe pidurdamine ja kiirendamine, mida enim seal olnud pole? On plaan sinna müramüüri paigaldada? Lamavaid politseid riigimaanteele?</p> <p>Lisaks teen ettepaneku mitte lubada rasketransporti Jõelähtme küla sisse liikuma üle Jõelähtme jõe kui on olemas võimalus sõita kiirteele.</p> <p>11. Kuhu on veel lisaks plaan projektiraames kavandatud trassil paigalda lamavaid politseisid riigimaanteele? Kuidas plaanitakse tagada liiklemine Kemba-Võerdla lõigul ka tugevate tuiskude ajal. Mis on konkreetsed tegevused, palun selgitage</p> <p>12. Ohtlik kitsede liikumise koht on ka Loo küla Korjumägi ja Männisalu bussipeatuse ümbrus, kus liiguvad suured kitsede karjad. Võimalusel palun ka siia rajada loomade ülekäik-ökodukt.          Selgituseks: Olen ise näinud kui kits seisab Männisalu bussipeatuses tee ääres kuni maaliini buss on c 30m kaugusel ja asub siis äkki teed jooksuga ületama, lipsates pääseb eluga läbi. Siis jõuab ta aga Narva poolt tulevale kiirteele ja täpselt sõiduauto ette, tõuseb tagumistele jalgadele, auto sõidab kõhu eest napilt läbi, laseb oma jesiajald maha ja kepsutab edasi. Alati nii hästi ei vea. Kostivere karstjalalt liiguvad loomad üle maantee selles kohas.</p> <p>13. Palun arvestada projekteerimisel, et bussipeatused oleksid reeglina kohtades, mis vähendavad inimeste tühja kõndimist. Neid ei peaks elamistest kaugemale planeerima. Lisaks on võimalik ka maa võõrandamise asemel muid alternatiive kõnniteede ja bussitaskute rajamiseks.</p> <p>14. Palun selgitage mulle teie poolt arutelul pidevalt välja öeldud väidet, nagu bussipeatuse rajamine maksaks 1,5 miljonit eurot? Palun saatke minu emailile kalkulatsioon. Mõned aastad tagasi oli selle rajamise hinnaks ainult 200 tuhat eurot.</p>	<p>13. Bussipeatuste vajadus vaadatakse üle ja langetatakse otsus koostöös Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja Transpordiameti ühistranspordiosakonna spetsialistidega.</p> <p>14. Tegemist on maanteelõiguga, kus kiirus on lubatud kuni 120 km/h. Sellest lähtuvalt on vajalik suletud tüüpi bussitasku, mille aeglustus ja kiirendusrajad on väga pikad. Bussipeatuse koosseisu kuulub sellisel maanteel lahutamatu osana ka eritasandilise teeületuskoha rajamine kas tunneli või viaduktina. Lisanduvad ligipääsud ümbritsevatelt kergliiklusteedelt. Lõplikku maksumust mõjutab oluliselt tee muldkeha kõrgus ja ümbritseva maapinna iseloom, samuti asjaolu, kas on vaja maid eraldada. Eeltoodust lähtuvalt ei ole olemas tüüpset bussipeatuse lahendust ega kogumaksumust, vaid see selgub projekteerimise käigus selguvast töö mahust ning hetkel turul olevatest ühikhindadest.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Anda võimalus kohalikele kogukondadele Keskkonnamõju Hindamise (KMH) eelhinnanguga tutvumiseks läbi kohaliku omavalitsuse. Võimaldada KMH eelhinnangu raames tutvuda ka teiste uuringutega.</li> <li>2. Lähtuda KMH vajaduse määramisel KMH eelhinnangus toodud ettepanekutest.</li> <li>3. Otsustada lõplik bussipeatuste asukoht koostöös Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja Transpordiameti ühistranspordiosakonna spetsialistidega. Luua lahendus vastavalt ühistranspordi spetsialistide soovitudele.</li> <li>4. Täpsustada planeeritud juurdepääsutee lahenduse sobivust Vanatalu MÜ kinnistu omanikuga.</li> <li>5. Langetada müraleevenduse meetmete rajamise vajaduse kohta otsus Võerdla küla kaitseks tulenevalt mürauuringu käigus koostatava müramudeli tulemustest.</li> <li>6. Langetada müraleevenduse meetmete rajamise vajaduse kohta otsus Ületee talu kaitseks tulenevalt mürauuringu käigus koostatava müramudeli tulemustest.</li> <li>7. Mitte rajada Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee vahelist ühendustunnelit autoliiklusele kasutamiseks. Rajada see tunnel kergliiklejate huve silmas pidades.</li> <li>8. Vt p 7.</li> <li>9. Ettepanek puudub.</li> <li>10. Müratõkkeseinte kavandamisel lähtuda mürauuringu tulemustest ja õigusaktides toodud müra leevendamise väärtustest.</li> <li>11. Täpsustada eelprojekti staadiumis liikluse rahustamise vajadust füüsiliste tee-elementidega.</li> <li>12. Lähtuda eskiisil pakutud lahendusest, mis on kooskõlas ulukiuuringu tulemuste ja ettepanekutega. Mitte rajada täiendavaid tunnelid.</li> <li>13. Otsustada lõplik bussipeatuste asukoht koostöös Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja Transpordiameti</li> </ol>
--	---	--

			<p>ühistranspordiosakonna spetsialistidega. Luua lahendus vastavalt ühistranspordi spetsialistide soovitudele. 14. Kalkulatsiooni mitte saata.</p>
<p>Vahtra tn 2 24504:008:0632</p> <p>e-kiri 09.02.2023 19:10</p>	<p>Laiendate Jõelähtme-Kemba maanteed ja teete sinna kõrvale kergliiklustee. Elan uus Rebala külas ja see tuleb kõik minu aia taha. Küsimus selline, et kuna liikluskoormus suureneb mitu korda ja suure tõenäosusega laiendate teed ka meie maale ja aeda kas siis ehitatakse ka uus aed asemele?</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Transpordiameti tellimusel valminud eskiisi kohaselt on planeeritud täiendavat maa-ala vajav uus kergliiklustee Jõelähtme-Kemba maanteest põhja poole. Juhul kui osutub vajalikuks transpordimaa laiendamine ja maaeralduse tegemine Vahtra tn 2 MÜ arvelt, kannab aia ümberehitamise kulud Transpordiamet.</p> <p><b>Otsus:</b> Vahtra tn 2 arvelt transpordimaa laiendamise vajadus ilmnenud näha ette olemasoleva piirdeaia ümbertõstmise.</p>	
<p>Vahtra tn 5 24504:008:0626</p> <p>e-kiri 09.02.2023 19:50</p>	<p>Müraatõkke pikkus võiks olla Uus-Rebala külas u 100m Tallinna poole joonisel näidatust pikem. Miks? Sest valdavalt puhuvad siin edelatuuled ning kui müraatõke on vaid esimeste majadega ühel joonel, siis müra kostub nurgaga kogu küla Tallinna poolsele osale ja eriti Vahtra tänavale (linnapoolsesse ossa kohe eriti).</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Transpordiamet lähtub liikluse müra leevendamisel otsuste tegemisel keskkonnaministri 16.12.2016 määrusest nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja müra taseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“</p> <p><b>Otsus:</b> Planeerida müraatõkkesein Uus-Rebala küla kaitseks riigitee 1 Tallinn–Narva maanteelt leviva müra eest vastavalt mürauringus käigus prognoositud liikluskoormusest tekkivale liikluse mürale, tagades normides nõutud müra leevenduse tasemed.</p>	
<p>Ületee 24504:008:1310</p> <p>e-kiri 12.02.2023 17:31</p>	<p>1. Maardu - Jägala maanteelõigu eskiisi tutvustuse juures 09.02.2023 oli üks kahetasandiline liiklussõlm Nerva maanteel, Vandjala ja Võerdla küla vahel. Kohalviibijatest paljud inimesed väitis, et see oli eelmisel esitlusel nähtud ette sõidukitele ja kergliiklejatele. 09.02.2023 esitlusel oli see tunnel vaid kergliiklejatele.</p> <p>Ettepanek. Rajada Tallinn-Narva maanteel, Vandjala ja Võerdla külade vahele kahetasandiline liiklussõlm kõigile liiklejatele kaasaarvatud kergliiklejad, sõidua autod, bussid ja raskeveokid.</p> <p>On arusaadav, et kergliiklejatele rajatav tunnel on väga kulukas, sõidukite tunnel veel kulukam. Aga ühekorraga ehitus on kordades soodsam, kui rajada need eraldi etappides. Kui rajada tunnelit Tallinn - Narva maantee alla, siis suure tõenäolisusega tuleb see teostada pealtkaevamise teel. See tähendab, et liiklus tuleb ajutiselt, ühel suunal korraga, ümber suunata. Oleks mõistlik teha ühekorraga juba suurem ja tulevikukindlam lahendus?</p> <p>Selliste suuremahuliste projektide juures ei saa vaadelda eset ainult antud ajahetkes. Võerdla / Rebala - Vandjala / Kostivere otsetrajektoril oli varasemalt võimalik liigelda kõigi transpordivahenditega. Praeguseks on tekkinud olukord, kus teekonna pikkus on suurenenud nelja kilomeetri võrra. Kostivere on kohalik tõmbekeskus. Seal asuvad kool, lasteaed, raamatukogu, noortekeskus, pensionäride päevakeskus, kultuurikeskus, kauplus ja paljud töökohad, mis kõik teenindavad ka Võerdla / Rebala piirkonda. Antud piirkonnad, nagu paljud pealinna lähiümbrused on kiiresti arenevad ja vajavad paremaid transpordiühendusi mitte ainult pealinnaga, vaid ka lokaalselt.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transpordiamet on kaalunud Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee ühendamist tunneli kaudu. Maardu–Raasiku teelt on liikluse tagamine võimalik nn Prügila liiklussõlme sõlme ja rajatava nn Võerdla põhjapoolse kogujatee kaudu. Nimetatud tee põhimõtteline trass on kujutatud Jõelähtme valla kehtivas kui ka kavandatavas üldplaneeringus.</li> <li>2. Kogujatee rajamiseks on Transpordiamet väljastanud projekteerimistingimuste korralduse „Projekteerimistingimuste andmine kõrvalmaanteed 11601 Loo-Loovälja ja kõrvalmaanteed 11260 Jõelähtme-Kemba ühendava Võerdla põhjapoolse kogujatee eelprojekti koostamiseks“ 03.06.2021 nr 1.1-3/21/221 ja koostanud nende tingimuste alusel teeprojekti Võerdla põhja poolse kogujatee rajamise üle otsustamine ei ole käesoleva projekti koosseisu kuuluv küsimus.</li> <li>3. Käesoleva projekti raames teostatakse mürauring, mille raames modelleeritakse perspektiivse olukorra kohta müra kaardid. Müraatõkkeseinte asukohad, pikkused ja kõrgused määratakse pärast mürakaardi koostamist.</li> </ol> <p><b>Otsus:</b></p>	
<p>e-kiri 12.02.2023 17:41</p>	<p>2. Suur tänu Transpordiameti, Selektor Projekt OÜ ja Jõelähtme Vallavalitsuse esindajatele, kes Te korraldasite 09.02.2023 Maardu - Jägala kogujatee eskiisprojekti tutvustamise.</p>		

	<p>Nagu me taaskord nägime, oli planeeritav trassikoridor läbi Ületee katastriüksuse 24504:004:1060.</p> <p>Me oleme korduvalt, kirjalikult ja selgesõnaliselt, väljendanud oma mittenõustumist trassikoridori kulgemisega läbi Ületee 24504:004:1060 katastriüksuse. Sellel katastriüksusel paikneb Ületee kinnistu kõige suurem hobusekoppel. Antud lahendus piiraks ja kitsendaks olulisel määral meie senist põhitegevust.</p> <p>Ületee katastriüksuse 24504:004:1060 kogupindala on 5.57 hektarit. Teekoridori alla ja teekoridori taha jääks sellest üle poole, ehk umbes 3,3 hektari.</p> <p>Talus on sõltuvalt hooajast kolmekümmend kuni nelikümmend ratsahobust. Juba praegu on olukord, kus hobusekoplite suurus on ammindunud ja me peame kasutusele võtma ka katastriüksuse 24504:004:1060 läänepoolse, võsastunud osa, mis jääks samuti teekoridori taha.</p> <p>Osad meie hobused on juba aastaid olnud ka Võerdla tuumikküla karjamaadel. Sinna on rajatud tarastatud hobusekoplid. Sealolevate hobusekoplite pindala on umbes 7 hektarit. Ligipääs ka nendele koplitele oleks teeületuse tõttu oluliselt ohtlikum ja takistatum. Kavas on ratsahobust arvu veelgi suurendada ja võtta Võerdla tuumikkülalt rendile veelgi rohkem sobilikke põllumaid.</p> <p>Ületee katastriüksusele 24504:004:1060 on kavas rajada täismõdus ratsamanež. Jõelähtme Vallavalitsus väljastanud ratsamaneži projekteerimistingimused ja meil on olemas selle eskiisprojekt. Ratsamaneži valmimine suurendab veelgi hobuste arvu ning vajadust võtta kasutusele uusi põllumaid.</p> <p>Hobuste pidamine eeldab pidevat, takistamatut ja ohutut juurdepääsu karjatusmaadele. Enamus tallis toimetajatest on lapsed. Me ei tohi tekitada olukorda, kus lapsed koos hobustega peaksid pidevalt sõiduteed ületama. Plaanitav uus sõidutee põllumaade vahele seab ohtu nii laste kui maanteel liiklejate elu ja tervise.</p> <p>Lisan sellele kirjale ka fragmendi eskiisprojekti kaardist, kuhu märkisin meie hobusekoplite praegused asukohad. Kaardilt on selgelt näha, et kavandatav trassikoridor vähendaks olulisel määral meile kuuluvat suurimat hobusekoplit ja lõikaks läbi suurema osa maast, millele on praegu vaba ning ohutu juurdepääs.</p> <p>Loomulikult saame me kõik aru, et uut kogujateed on vaja. Kuid see tuleks rajada nii, et see ei suretaks välja olemasolevaid tegevusi.</p> <p>Palun rajada Maardu - Jägala kogujatee nii, et see ei takistaks ega piiraks meie talu senist tegevust.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mitte rajada Maardu–Raasiku tee ja Jõelähtme–Kemba maantee vahelist ühendustunnelit autoliiklusele kasutamiseks. Rajada see tunnel kergliiklejate huve silmas pidades.</li> <li>2. Mitte arutleda ettepanekut, kuna see ei kuulu käesoleva projekti koosseisu.</li> <li>3. Müratõkkeseinte kavandamisel lähtuda mürauringu tulemustest ja õigusaktides toodud müra leevendamise väärtustest.</li> </ol>
--	--	---

<p>e-kiri 12.02.2023 19:14</p>	 <p>3. Ettepanek rajada müratõke taristu Tallinn - Narva maantee Ületee kinnistu juurde. Aastakümnete jooksul on Tallinn - Narva maanteel, Ületee kinnistu kohas liikluskoormus kordades kasvanud ja liikluskiirus oluliselt suurenenud. Antud maanteelõigu maksimaalne lubatud kiirus peale Maardu - Jägala teelõigu rekonstrueerimist saab olema 120 km/h. Sellega tõuseb mürakoormus veelgi. Ületee hoonete õueala paikneb maantee telgjoonest 65 meetri kaugusel. Elukondlikud hooned 65 ning 88 meetri kaugusel. Liiklusrüü häirib tugevalt elutegevust ja võib põhjustada tervisekahju.</p> <p>Eriti tugev müraallikas on antud maantee lõunapoolne suund, mille suhteline kõrgus on umbes +2.5 kuni +3.0 meetrit.</p> <p>Maa-ameti mürakaardil <a href="https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/myrakaart">https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/myrakaart</a> võib näha, et liiklusrüü 65dB joon julgeb 65 - 70 meetri kaugusel telgjoonest. Arusaadavalt on antud mürakaart mudelipõhine. Väga selgelt on majadest kaugema, kuid tõstetud muldkehaga maantee liiklusrüü majade juures oluliselt suurem. Antud mudelipõhisel kaardil seda ei tähelda. Samuti tutvusin Transpordiameti kodulehel olevate andmetega. <a href="https://www.transpordiamet.ee/mura#strateegiline-muraka">https://www.transpordiamet.ee/mura#strateegiline-muraka</a> Ka nendel kaartidel on näha, et erinevate müratsoonide kaugus sõiduteest ei sõltu olulisel määral maantee suhtelisest kõrgusest. Ilmselt on Ületee elamute juures vaja kiiresti teostada müramõõdistust.</p>	
<p>Endla 24504:008:0151 Postijaama tee 8 24504:008:0580 e-kiri</p>	<p>Kiri kätte saadud.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
<p>Heleni 24504:008:0162 Härma</p>	<p>Kiri kätte saadud.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b></p>

24504:008:0247 Männituka 24504:008:0123 Tuule 24504:008:0367 Kiriku tee 1 24504:008:0922 e-kiri 27.01.2023 12:06		Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Jõepere 24504:008:0745 e-kiri 29.01.2023 10:17	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Kase tee 10 24501:001:1499 e-kiri 28.01.2023 10:08	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Kiriku tee 5 24504:008:0443 e-kiri 29.01.2023 15:46	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Kiriku tee 6 24504:008:1142 e-kiri 05.02.2023 21:44	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Kiriku tee 8 24504:008:0521 e-kiri 27.01.2023 20:13	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Kivisilla tee 4 24504:008:1380 e-kiri 27.01.2023 14:05	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Koogi tee 17 24504:008:0332 e-kiri 30.01.2023 17:58	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Koogi tee 25 24504:008:0428 e-kiri 27.01.2023 12:34	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Koogi tee 29	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b>

24501:001:0817 e-kiri 26.01.2023 18:21		*Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Kuuse tn 8 24504:008:0192 e-kiri 26.01.2023 19:59	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Männi tn 2 24504:008:0194 e-kiri 27.01.2023 09:29	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Nigula 24504:008:0671 e-kiri 30.01.2023 15:08	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Otsa tn 1 24504:008:0181 e-kiri 27.01.2023 21:00	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Otsa tn 7 24504:008:0184 e-kiri 26.01.2023 15:22	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Piiri tee 1 24504:008:0206 e-kiri 29.01.2023 19:30	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Piiri tee 6 24504:008:0633 e-kiri 29.01.2023 19:26	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Postijaama tee 4 24501:001:2304 Postijaama tee 4a 24501:001:2303 e-kiri 29.01.2023 05:46	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Postijaama tee 12 24504:008:0408 e-kiri 29.01.2023 20:05	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.



Salu 24501:001:2053 e-kiri 27.01.2023 09:23	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Salu tee 1 24501:001:1465 e-kiri 03.02.2023 02:06	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Salu tee 2 24501:001:1466 e-kiri 27.01.2023 09:23	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Silla tn 1 24504:008:0198 e-kiri 29.01.2023 11:52	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Sillaääre 24504:008:1622 e-kiri 27.01.2023 11:21	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
Umbaia 24504:008:1661 e-kiri 16.02.2023 16:22	Kiri kätte saadud.	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus. <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

### 5.1. Piirnevate 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
Jõevälja	24501:001:1941
1 Tallinn-Narva tee	24501:001:1752
1 Tallinn-Narva tee	24501:001:1774
Alvari	24504:008:0746
Antipa	24504:003:0636
Antsu-Uuetoa	24504:008:0227
Atsiaasa	24504:008:0119
Eskokarja	24504:008:0276
Harju	24504:008:1631
Harju	24504:008:0068
Harjumäe	24504:008:1632

Helmiku	24501:001:1060
Jõemetsa	24504:008:1642
Jõeääre	24504:008:1590
Kalmuse	24504:008:0254
Kase	24504:008:0515
Kase	24504:008:0517
Kase tee 1	24501:001:1638
Kase tee 2	24501:001:1648
Kiriku tee 10	24504:008:1141
Kiriku tee 11	24504:008:0124

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kiriku tee 2	24501:001:0008
Kiriku tee 3	24504:008:0890
Kiriku tee 4	24504:008:0397
Kivikangru	24504:008:0859
Kivisilla tee 11	24501:001:0009
Kivisilla tee 3	24504:008:0028
Kivisilla tee 5	24504:008:0310
Kivisilla tee 9	24504:008:0441
Koogi tee 13	24504:008:0328
Koogi tee 15	24504:008:0331
Koogi tee 19	24504:008:0454

Koogi tee 2	24504:008:1360
Koogi tee 21	24504:008:0132
Koogi tee 23	24504:008:0426
Koogi tee 27	24501:001:0816
Koogi tee 2a	24501:001:1654
Koogi tee 4	24504:008:1320
Kuuse tn 2	24504:008:0186
Kuuse tn 7	24504:008:0191
Kännu tee 1	24504:008:0914
Künka	24501:001:0391

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Laagrimetsa	24504:008:1450
Liiva	24504:008:1231
Metsaääre	24504:008:1650
Muri tee 3	24504:008:1900
Männi tn 5	24504:008:0294
Männi tn 6	24504:008:0616
Männi tn 8	24504:008:0617
Nigula	24504:008:0672
Niine tee 1	24501:001:1647
Niine tee 2	24501:001:1646
Noole	24501:001:1940

Nurme	24504:008:0355
Nurme	24504:008:0297
Osakivi	24501:001:0873
Otsa tn 2	24504:008:0473
Otsa tn 6	24504:008:0476
Pangaserva tee 7	24501:001:1563
Pihlaka	24504:008:0396
Piiri tee 2	24504:008:0635
Piiri tee 3	24504:008:0205

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Piiri tee 4	24504:008:0634
Postijaama tee 5	24504:008:0948
Postijaama tee 6	24504:008:0298
Rajametsa	24504:008:0444
Saarmametsa	24504:008:1330
Saue	24504:008:0266
Silla tn 7	24504:008:0066
Silla tn 8	24504:008:0067
Sillaotsa	24504:008:0439
Sillaotsa	24504:008:0190
Sillaveere	24504:008:1621

Teetsi	24504:008:0059
Tõnikse	24504:008:0148
Vahe	24504:008:0267
Vahtra tn 1	24504:008:0624
Vahtra tn 3	24504:008:0625
Väljakivi	24504:008:1561
Väljametsa	24504:008:1563
Väljaotsa	24504:008:0376
Väljaste	24504:008:1580

\* 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).