

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

Käesolevas dokumendis kasutatakse pädeva asutuse põhjendustes läbivalt järgmisi lühendeid

nr	Õigusakt, dokument või muu viide	Tekstis kasutatav lühend
1.	Majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismid“.	Maantee projekteerimismid, normid
2.	Majandus- ja taristuministri 25.06.2015. a määrus nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“	Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri

1. KOOSKÕLASTUSED

1.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Keskonnaamet 12.05.2023 nr 6-2/23/9705	<p>Keskonnaameti kooskõlastus on vajalik tulenevalt looduskaitseaduse §-st 14, kui tegevus toimub kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas või kaitstava looduse üksikobjekti piiranguvööndis.</p> <p>Keskonnaamet on projekteerimistingimuste eelnõuga ning materjalidega tutvunud ning esitab järgnevad märkused:</p> <p>1. Riigitee 8 Tallinn-Paldiski mnt 13,9-24,2 km asuv Harku–Keila lõik ületab Väana jõge (VEE1094500) ja üle 10 km² valgala pindalaga maaparandussüsteemi eesvoolu Pihuoja (VEE1095800). Vastavalt veeseaduse (edaspidi VeeS) § 118 lg 2 p-le 2 on mõlemal kraavil kehtestatud veekaitsevöönd 10 m. Mõlemad veekogud on avalikult kasutatavad. Väana jõge ületava Hüüru silla lammutamiseks ja uue silla rajamiseks, ning ka vajadusel Pihuoja peakraavi truubi rekonstrueerimisel, on vaja taotleda veekeskonnariskiga tegevuse registreeringut, kui ehituse käigus toimuvad tegevused veekogus (VeeS § 196 lg 2 p 4). Hüüru silla ehitusprojekt peab kirjeldama vana silla lammutamise töid ning uue silla rajamiseks vajalikke töid, mahtusid ja lisatingimusi tööde tegemise viisi osas (näiteks jõe ajutise ümbersuunamise ja ajutiste tammide ehitamise vajadus jms). Juhul, kui silla ehitamise käigus muutub kaldajoon, on vajalik taotleda veeluba (VeeS § 187 p 17).</p> <p>Kui Hüüru silla ehitamise käigus on vajalik Väana jõe veekaitsevööndis eemaldada puid või võsa, siis on vajalik Keskonnaameti nõusolek puu- ja põõsarinde raieks veekaitsevööndis (VeeS § 121 lg 1).</p> <p>2. Projekti tööde alas Kogujatee K1,6 juures on märgitud puurkaevu PRK0021389² sanitaarkaitsealaks 50 m, kuid Keskonnaametile teadaolevalt on puurkaevu PRK0021389 ümber moodustatud 10 m hooldusala. Projekti tööde alale jäävad puurkaevu PRK0015574³ sanitaarkaitseala 10 m, puurkaevude PRK0030619⁴, PRK0005017⁵ ja PRK0001400⁶ sanitaarkaitsealad 50 m. VeeS § 151 lg 2 alusel on veehaarde sanitaarkaitsealas majandustegevus keelatud. Majandustegevuse alla kuulub ka tegevus, millega ei saada tulu, aga mis on ehitusloa/-teatise alune tegevus. Riigitee 8 Tallinn-Paldiski mnt 13,9-24,2 km asuva Harku–Keila lõigu ehitamine toimub ehitusloa alusel ja seega ei ole tegevus puurkaevu sanitaarkaitsealal lubatud.</p> <p>Keskonnaamet ei tuvastanud, et puurkaevudele PRK0030619, PRK0005017 ja PRK0001400 oleks veevõtuks antud veeluba, mistõttu võib eeldada, et veevõtt nimetatud puurkaevudest jääb alla 10 m³ ööpäevas. Vastavalt VeeS § 154 lg 1 p-le 3 ja lg-le 3 ei moodustata puurkaevu ümber sanitaarkaitseala juhul, kui võetakse vett alla kümne kuupmeetri ööpäevas või tootmisvett, vaid sellise puurkaevu ümber moodustatakse 10 m hooldusala. Olemasoleva puurkaevu sanitaarkaitseala hooldusalaks muutmiseks tuleb esitada kinnistu omanikul taotlus Keskonnaagentuurile (VeeS § 277). Taotlusesse tuleb märkida puurkaevu andmed ning andmed tegeliku veevõtu kohta (alla 10 m³ ööpäevas).</p> <p>3. Keskonnamõju hindamise eelhindangu käigus tuleb kindlasti hinnata ehitustöödega kaasnevat mõju veekogudele.</p> <p>4. Olemasolev tee ja selle juurde planeeritud jalgteed ületavad Pihuoja (VEE1095800), mis on EELISE andmete kohaselt peakraav valgala suurusega üle 25 km² (Maa-ameti kaardirakenduse kohaselt üle 10 km²). Peakraav on</p>	<p>Põhjendus/Selgitus:</p> <p>1. Transpordiamet võtab teadmiseks ja arvestab veeseadusest tulenevate nõuetega. Väana jõe ületava Hüüru silla lammutamiseks, uue silla rajamiseks ning vajadusel Pihuoja peakraavi truubi rekonstrueerimisel on vaja taotleda veekeskonnariskiga tegevuse registreering, kui ehituse käigus toimuvad tegevused veekogus. Samuti arvestatakse, et kui Hüüru silla ehitamise käigus on vajalik Väana jõe veekaitsevööndis eemaldada puid või võsa, siis on vajalik Keskonnaameti nõusolek puu- ja põõsarinde raieks veekaitsevööndis.</p> <p>2. Transpordiamet võtab teadmiseks ja arvestab veeseadusest tulenevate nõuetega, et puurkaevude sanitaarkaitsealadel on keelatud ehitustegevus ja kaevetööd. Transpordiamet käivitab tegevused Keskonnaameti ettepanekus nr 2 toodud puurkaevude ööpäevaste tarbitavate veekoguste väljaselgitamiseks ja teeb võimalusel taotlused nende puurkaevude sanitaarkaitsealade muutmiseks hooldusaladeks.</p> <p>3. Transpordiamet võtab teadmiseks ja arvestab keskkonnamõju hindamisel ehitustegevusest kaasneva mõjuga veekogudele.</p> <p>4. Transpordiamet võtab teadmiseks, et Pihuoja (VEE1095800) peakraavi ehituskeeluvöönd on 50 m. Transpordiamet võtab teadmiseks, et Väana jõe ehituskeeluvöönd on 50 m. Harju maakonnaplaneeringus ja Saue valla üldplaneeringus on riigimaantee nr 8 Tallinn-Paldiski märgitud oluliselt muudetavaks/ümber ehitatavaks riigiteeks ning selles mahus on ette nähtud ja riigitee sildade ja muude rajatiste ümber ehitamine (sh kalda ehituskeeluvööndis). Projekteerimistingimuste eelnõu vastab kõrgema tasandi planeeringutele.</p> <p>5. Arvestame asjaoluga.</p> <p>6. Arvestame asjaoluga.</p> <p>7. Arvestame asjaoluga.</p> <p>8. Transpordiamet võtab teadmiseks ja arvestab KMH eelhindangu koostamisel keskkonnaministri 12.07.2006 määrusega nr 50 „Nahkhiirte Väana-Viti, Väana-Posti ja Laagri püsielupaikade kaitse alla võtmine ja kaitse-eeskiri“</p>

	<p>maaparandusseaduse § 4 lg 4 p-i 1 kohaselt eesvool. Looduskaitseaduse (edaspidi LKS) § 38 lg 1 p-i 4 kohaselt on üle 25 ruutkilomeetri suuruse valgalaga eesvoolul ehituskeeluvöönd 50 m.</p> <p>Olemasolev tee ja selle juurde planeeritud jalgteed ületavad Vääna jõge (VEE1094500, Hüüru põhitee sild). Ka on üle Vääna jõe planeeritud Hüüru küla sild. Vääna jõe kalda ehituskeeluvööndi laiuks on 50 m (LKS § 38 lg 1 p 3).</p> <p>Kalda ehituskeeluvööndis on uute rajatiste ehitamine keelatud, välja arvatud sama paragrahvi lg-tes 4 kuni 6 toodud erandite korral. Näiteks ei laiene ehituskeeld olemasoleva ehitise esmakordsele juurdeehitisele juhul, kui juurdeehitise maht on väiksem kui üks kolmandik olemasoleva ehitise kubatuurist (LKS § 38 lg 4 p 5) ja kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud sillale (LKS § 38 lg 5 p 9).</p> <p>5. Vääna jõgi kuulub Saku paisust suubumiseni merre lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse⁷, kus on keelatud uute paisude rajamine ja olemasolevate paisude rekonstrueerimine ulatuses, mis tõstab veetaset, ning veekogu loodusliku sängi ja hüdroloogilise režiimi muutmine (LKS § 51 lg 1). Veesisesed tööd tuleb planeerida suvisele madalvee perioodile (01.06-15.09). Enne seda perioodi võib lõhilaste mari olla koelmutes veel koorumata ning setete tekkides, nende alla mattuda. Alates 15.09 aga algab uus koelmutsükkel, kus lõhilased asuvad taas uusi kudepadjandeid kaevama.</p> <p>6. Hüüru sildade juures on Vääna jões EELISE andmetel registreeritud II kaitsekategooria kaitsealune liik paksukojalone jõekarp (<i>Unio crassus</i>; KLO9200092) ja III kaitsekategooria kaitsealune liik hink (<i>Cobitis taenia</i>; KLO9102645). Kuna nimetatud liikide kaitseks ei ole moodustatud kaitseala ega püsielupaika, siis rakendub liigi leiukohas isendi kaitse. Kaitsealuse loomaliigi isendi tahtlik surmamine on keelatud (LKS § 55 lg 1). Samuti on keelatud kaitsealuse loomaliigi isendi püüdmine ja tahtlik häirimine paljunemise, poegade kasvatamise, talvitumise ning rände ajal (LKS § 55 lg 1).</p> <p>7. Enne Keilat Alajaama tee ümbruses on karuputke kolooniad. Kolooniaid läbib kavandatav kogujatee tähisega K3.6. Ehitustegevusel on vajalik karuputke kolooniad kinni katta või vältida seal sõitmist/liikumist, et seemned rasketehnikaga ei leviks. Pinnasetöödel tuleb enne muude tööde algust koloonia pinnas u 30 cm sügavuselt üles kaevata ja Keskkonnaametiga kooskõlastatult lähimasse riigimaal asuvasse kolooniasse viia (või kokkuleppel maaomanikuga mõnda teise lähimasse), seal maha panna ja siluda, töömasinad puhastada vältimaks seemnete levikut.</p> <p>8. Tegevus kattub Vääna-Posti nahkhiirte püsielupaiga (KLO3000562) sihtkaitsevööndiga. Vääna-Posti nahkhiirte püsielupaik on ühtlasi ka Natura 2000 võrgustikku kuuluv Vääna-Posti loodusala (EE0010175).</p> <p>Püsielupaigas valitsev kaitsekord on kehtestatud Keskkonnaministri 12.07.2006 määrusega nr 50 „Nahkhiirte Vääna-Viti, Vääna-Posti ja Laagri püsielupaikade kaitse alla võtmine ja kaitse-eeskiri“ (edaspidi <i>kaitse-eeskiri</i>).</p> <p>Püsielupaiga sihtkaitsevööndi lõunaosas on ette nähtud kaks juurdepääsuteed. Sihtkaitsevööndis on kaitse-eeskirja kohaselt valitseja nõusolekul lubatud tee või tehnovõrgu rajatise püstitamise kinnistu või püsielupaiga tarbeks (kaitse-eeskirja § 5 lg 1 p 1). Püsielupaigas tuleb vältida tee tähisega JP 2.1 ehituse puhul mürarikkaid töid 1.05-30.08 ehk nahkhiirte sigimisperioodil, sealjuures teha töid pigem kevade poole, et vähendada müra mõju talvituvatele nahkhiirtele maa-alustes hoones.</p> <p>Ka teemaa raadamispiir asub osaliselt Vääna-Posti nahkhiirte püsielupaiga piiranguvööndis ja sihtkaitsevööndis. Kaitse-eeskirja kohaselt on piiranguvööndis kohustuslik säilitada koosluse liikide ja vanuse mitmekesisust kõrghaljastuse üldilme säilitamiseks (kaitse-eeskirja § 6 lg 2). LKS § 30 lg 2 p-i 2 kohaselt on sihtkaitsevööndis keelatud loodusvarade kasutamine st ka raietegevus.</p>	<p>ning selles esitatud kaitse-eesmärkidest, sh Natura ala kaitse-eesmärkidest.</p> <p>9. Arvestame asjaoluga ning kaasame projekteerimisse käsitiivaliste eksperdi arvamuse.</p> <p>10. Arvestame asjaoluga.</p> <p>11. Arvestame asjaoluga.</p> <p>12. Arvestame asjaoluga.</p> <p>Otsused:</p> <p>1. Arvestada projekti edasiste tegevuste kavandamisel ja läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 1. Projekti seletuskirjas tuua välja ehitaja kohustus tulenevalt VeeS § 196 ehitustegevuse registreerimiseks Keskkonnaametis veekeskkonnariskiga tegevusena. Kui ehitamise käigus muutub kaldajoon, tuleb ehitajal taotleda VeeS § 187 alusel veeluba. Kui ehitamise käigus on Vääna jõe veekaitsevööndis vajalik eemaldada puid või võsa, siis on ehitajal vajalik taotleda Keskkonnaameti nõusolek puu- ja põõsarinde raieks veekaitsevööndis.</p> <p>2. Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 2. Transpordiameti projekteerimisosakonnal esitada järelepärimised Keskkonnaameti kirja punktis 2 esitatud puurkaevude omanikele ning Transpordiametil esitada taotlus vastavalt VeeS § 154 ning VeeS § 277 Keskkonnaagentuurile sanitaarkaitsealade muutmiseks hooldusaladeks, kui puurkaevude veetarbimine on <10 m³ ööpäevas.</p> <p>3. Arvestada keskkonnamõju eelhinnangu koostamisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 3. Keskkonnamõjude hindamisel hinnata ehitustöödega kaasnevat mõju veekogudele.</p> <p>4. Võtta Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkus nr 4 teadmiseks. Riigitee nr 8 Tallinn-Paldiski maanteesildade (näiteks Hüüru põhitee sild) ümber ehitamine ja laiendamine on ette nähtud üldplaneeringu tasandil. Mitte kavandada Hüüru küla kohaliku tee silda.</p> <p>5. Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 5. Projekti seletuskirja lisada, et Vääna jõe veesisesed tööd tuleb planeerida suvisele madalvee perioodile (01.06-15.09).</p> <p>6. Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 6. Projekti seletuskirja lisada, et Vääna jões Hüüru sildade juures on II kaitsekategooria kaitsealune liik paksukojalone jõekarp (<i>Unio crassus</i>; KLO9200092) ja III kaitsekategooria</p>
--	---	--

	<p>Kuna tegevust planeeritakse Natura 2000 võrgustikku kuuluval Vääna-Posti looduslalal, siis juhime tähelepanu, et otsustaja⁸ peab enne ehitusloa väljastamist kaaluma keskkonnamõju hindamise algatamise vajadust (KeHJS § 11 lg 2) ja andma eelhinnangu KeHJS § 6 lg 2 p-ist 22, § 6 lg-st 4 ja Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“ § 15 lg-st 8 tulenevalt. Keskkonnamõju hindamise eelhinnang peab sisaldama Natura eelhindamist.</p> <p>9. EELISE andmetel kattub tegevus tiigilendlase (<i>Myotis dasycneme</i>), põhja-nahkhiire (<i>Eptesicus nilssonii</i>), tõmmulendlase (<i>Myotis brandtii</i>), veelendlase (<i>Myotis daubentonii</i>), pruun-suurkõrva (<i>Plecotus auritus</i>) ühise elupaigaga ehk toitumisalaga. Toitumisala lõunaossa lisandub põhitee, juurdepääsuteed, ringteed, jalgteed, viaduktid. Kõikide elupaiga vaatluste puhul on ulatuslikult isendeid vaadeldud, kõikide liikide puhul ligi 100 või vähemalt 100 isendit, kuna püsielupaigas on olulised talvituspaigad maa-aluste hoonetena. See tähendab, et elupaigas, väljaspool püsielupaika, tekib ulatuslik ja pöördumatu maastikuline kahju. Toitumisala killustub. Nahkhiirlaste kaitse tegevuskava⁹ kohaselt on ka hukkimine liikluses nahkhiirtele suurenevaks ohuteguriks¹⁰.</p> <p>Keskkonnaameti hinnangul on vajalik lisainfo, s.t näiteks käsitiivaliste eksperdi arvamus. Kuigi tegevus püsielupaika ei ulatu, ei ole kaudne mõju püsielupaigale ja liikidele välistatud.</p> <p>10. Karjaniidu kinnistul¹¹ on EELISE andmetel registreeritud III kaitsekategooria kaitsealuse liigi põõsasmaran (<i>Potentilla fruticosa</i>; KLO9313941) elupaik. Kuna nimetatud liigi kaitseks ei ole moodustatud kaitseala ega püsielupaika, siis rakendub III kaitsekategooria liigi leiukohas isendi kaitse. Keelatud on III kaitsekategooria taimede hävitamine ja loodusest korjamine ulatuses, mis ohustab liigi säilimist selles elupaigas (LKS § 55 lg 8).</p> <p>11. Tee möödub III kaitsekategooria kaitsealuse liigi teelehe-mosaiikliblika (<i>Euphydryas aurinia</i>; KLO9200030) elupaigast. Kuna nimetatud liigi kaitseks ei ole moodustatud kaitseala ega püsielupaika, siis rakendub liigi leiukohas isendi kaitse.</p> <p>Keelatud on III kaitsekategooria selgrootute loomade hävitamine ja loodusest korjamine ulatuses, mis ohustab liigi säilimist selles elupaigas (LKS § 55 lg 8).</p> <p>12. Tee läbib II kaitsekategooria kaitsealuse liigi põldtsiitsitaja (<i>Emberiza hortulana</i>; KLO9116421) elupaika. Kuna nimetatud liigi kaitseks ei ole moodustatud kaitseala ega püsielupaika, siis rakendub liigi leiukohas isendi kaitse. Keelatud on looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine ning lindude tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal (LKS § 55 lg 61).</p> <p>² asub kinnistul katastritunnusega 72701:002:1929 ³ asub kinnistul katastritunnusega 72701:002:1010 ⁴ asub kinnistul katastritunnusega 72701:001:0890 ⁵ asub kinnistul katastritunnusega 72701:002:0015 ⁶ asub kinnistul katastritunnusega 19801:012:0591 ⁷ Keskkonnaministri 15.06.2004 määrus nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu“ ⁸ Otsustaja on tegevusloa andja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 9 lg 1 kohaselt. ⁹ Kinnistatud Keskkonnaameti peadirektori 15.03.2017 käskkirjaga nr 1-1/17/150 ¹⁰ Nahkhiirlaste kaitse tegevuskava lk 24 tabel 8 p 7.3 ¹¹ katastritunnus 72501:001:0748</p>	<p>kaitsealune liik hink (<i>Cobitis taenia</i>; KLO9102645). Kaitsealuse loomaliigi isendi tahtlik surmamine on keelatud (LKS § 55 lg 1). Samuti on keelatud kaitsealuse loomaliigi isendi püüdmine ja tahtlik häirimine paljunemise, poegade kasvatamise, talvitumise ning rände ajal.</p> <p>7. Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 7. Projekti koosseisus näidata karuputke kolooniate asukohad ning seletuskirja lisada, et ehitustegevusel on vajalik karuputke kolooniad kinni katta või vältida seal sõitmist/liikumist, et seemned rasketehnikaga ei leviks. Pinnasetöödel tuleb enne muude tööde algust koloonia pinnas u 30 cm sügavuselt üles kaevata ja Keskkonnaametiga kooskõlastatult lähimasse riigimaal asuvasse kolooniasse viia (või kokkuleppel maaomanikuga mõnda teise lähimasse), seal maha panna ja siluda, töomasinad puhastada vältimaks seemnete levikut.</p> <p>8. Arvestada edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 8. Arvestada asjaoluga, et planeeritavad tee ehitustööd ei tohi kahjustada Keskkonnaministri 12.07.2006 määrusega nr 50 „Nahkhiirte Vääna-Viti, Vääna-Posti ja Laagri püsielupaikade kaitse alla võtmine ja kaitse-eeskiri“ seatud kaitse-eesmärke. KMH eelhinnangu koostamisel arvestada Natura eelhinnangu koostamise vajadusega.</p> <p>9. Arvestada edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 9. Projekti järgnevates etappides koostada täiendav käsitiivaliste uuring ning küsida vastava eksperdi arvamus. Uuringu käigus selgitada välja, kas kavandatud tegevustel on otseseid või kaudseid mõjusid käsitiivalistele ja nende püsielupaigale.</p> <p>10. Arvestada edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 10. Projekti seletuskirja lisada, et Karjaniidu kinnistul (72501:001:0748) on registreeritud III kaitsekategooria kaitsealuse liigi põõsasmaran (<i>Potentilla fruticosa</i>; KLO9313941) elupaik ning keelatud on III kaitsekategooria taimede hävitamine ja loodusest korjamine ulatuses, mis ohustab liigi säilimist selles elupaigas.</p> <p>11. Arvestada edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 11. Projekti seletuskirja lisada, et tee möödub III kaitsekategooria kaitsealuse liigi teelehe-mosaiikliblika (<i>Euphydryas aurinia</i>; KLO9200030) elupaigast ning keelatud on III kaitsekategooria selgrootute loomade hävitamine ja loodusest korjamine ulatuses, mis ohustab liigi säilimist selles elupaigas.</p> <p>12. Arvestada edasiste tegevuste läbiviimisel Keskkonnaameti 2023.05.12 kirjas nr 16-6-2/23/9705 esitatud märkusega nr 12.</p>
--	---	--

			<p>Projekti seletuskirja lisada, et tee läbib II kaitsekategooria kaitsealuse liigi põldsiitsitaja (Emberiza hortulana; KLO9116421) elupaika ning keelatud on looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine ning lindude tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal.</p> <p>13. Ehitusprojektide koostamisel teha koostööd Keskkonnaametiga.</p> <p>14. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
2	<p>Põllumajandus- ja Toiduamet</p> <p>09.05.2023 nr 6.2-2/21388</p>	<p>Vastavalt ehitusseadustiku § 31 lg 4 olete esitanud Põllumajandus- ja Toiduametile arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste eelnõu riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti koostamiseks. Eelnõus käsitletud tee ristub riigi poolt korrashoitava maaparandusehitise ühisesvooluga (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4109580020000/001) nimega Pihuoja ja piirneb osaliselt osaliselt maaparandusehitistega, millel paikneb maaparandussüsteemi drenaaž.</p> <p>Projekti koostamisel peame vajalikuks:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tagada tee maa-alal paikneval eesvoolul vee vaba vool, vastavalt maaparandusseaduse § 5. 2. Arvestada vajadusega tagada maaparandusehitise nõuetekohane toimimine vastavalt maaparandusseaduse § 47 3. Ehitusprojekti joonisele kanda olemasolev maaparandussüsteemi drenaaž. Drenaaži plaani saab taotleda e-posti teel harjump@pta.agri.ee. 4. Tulenevalt maaparandusseaduse § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Põllumajandus- ja Toiduametile Kooskõlastamiseks 	<p>Otsused:</p> <p>Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Põllumajandus- ja Toiduameti 09.05.2023 kirjas nr 6.2-2/21388 esitatud tingimustega.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projektlahendustes tagada tee maa-alal paikneval eesvoolul vee vaba vool vastavalt maaparandusseaduse § 5. 2. Projektlahendustes tagada maaparandusehitise nõuetekohane toimimine vastavalt maaparandusseaduse § 47. 3. Ehitusprojekti joonistel kajastada olemasolevad maaparandussüsteemi drenaažid. Projekteerijal taotleda Põllumajandus- ja Toiduametilt vastavad drenaaži joonised. 4. Kooskõlastada ehitusprojektid Põllumajandus- ja Toiduametilt 5. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
3	<p>Maa-Amet</p> <p>11.05.2023 nr 6-3/23/7647-2</p>	<p>Projekteeritavas alas on järgmised riigi omandis olevad kinnisasjad, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet:</p> <p><input type="checkbox"/> <u>Harku valla territooriumil:</u></p> <p>o Alajaama tee 3a kinnisasja (tunnus 19801:001:3924; 100 % E; pindala 5801 m²) läbib projekteeritav kogujatee. Tee on kavandatud läbi kinnisasja keskosa selliselt, et kinnisasja idaserva jääb teemaapiirist välja poole ligikaudu 300 m² suurune ala ning kinnisasja põhjaosale jääb teemaapiirist välja poole ligikaudu 2000 m² suurune ala. Palume kavandada teemapiir ning ärälõike ala selliselt, et pärast ärälõike tegemist ei jääks kinnisasjadest alles ebamõistlikult väikseid iseseisva kasutusega maauksuseid.</p> <p>o Alajaama tee 13 kinnisasja (tunnus 19801:001:3570; 100% M; pindala 10.69 ha) lääneosale on projekteeritud kogujatee selliselt, et ligikaudu 4400 m² suurune osa kinnisasjast jääb kinnisasja piiri ja uue tee teemaapiiri vahelisele alale. Kinnisasi on antud kuni 1.10.2025 põllumajanduslikul eesmärgil rendile Priit Parile.</p> <p>o Aaviku tee 6 kinnisasja (tunnus 19801:001:3569; 100% M; pindala 5.07 ha) keskosa läbib projekteeritud kogujatee ning kinnisasja lääne- ja lõunaserva on projekteeritud asfaltkattega jalgteed. Kinnisasi on kuni 1.10.2028 antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile AS-le Metsaküla Piim.</p> <p>o Puusepa kinnisasja (tunnus 19801:001:2661; 100% M; pindala 33 700 m²) keskosale ning loodeserva on projekteeritud kogujatee.</p> <p>o Liivatapõllu kinnisasja (tunnus 19801:001:2662; 100 % M; pindala 47 448 m²) loodeserva ning keskosale (kuni Kopli ja Liivata kinnisasjadeni) on projekteeritud kogujateed. Lisaks eelnevale on kinnisasja idaserva (Paldiski kergliiklustee L12 kinnisasjaga piirnevale osale) projekteeritud asfaltkattega jalgteed. Kinnisasi on kuni 1.10.2026 antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile Valentia OÜ-le.</p>	<p>Otsused:</p> <p>Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasistes tegevuste läbiviimisel Maa-ameti märkustega.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tagada Maa-ameti volitusel olevatele kinnisasjadele ning jagamisel moodustatavatele kinnisasjadele juurdepääsu võimalused, kui teeprojekti käigus kaob ära olemasolev juurdepääsuvõimalus. Teedevõrgustiku kavandamisel tagada, et kinnisasju oleks võimalik ka edaspidi sihipäraselt kasutada. 2. Projekt esitada Maa-ametile arvamuse andmiseks. 3. Projekti koosseisus esitada krundijaotuskavad. 4. Edasiste tegevuste läbiviimisel arvestada, et reformimata maadele kavandatud töid on võimalik teostada ja ehitamisega alustada alles pärast reformimata maadel maareformi läbiviimist. Enne ehitustegevuse alustamist näha ette reformimata maade maareformimine. 5. Edasiste tegevuste läbiviimisel arvestada, et Maa-ameti kinnisasjadele kavandatud teid on võimalik rajada, kui tee ehitamiseks vajalik ala on riigivara seaduses sätestatud korras üle antud. Enne ehitustegevuse algust näha ette maade omandamine vajalikus mahus.

	<p>o Väike-Liivatapõllu (tunnus 19801:001:3741; 100% M; pindala 3032 m²) kinnisasja loodeserva on projekteeritud kogujatee.</p> <p>o Viljapõllu (tunnus 19801:001:3419; 100% M; 118 325 m²) kinnisasja läbib projekteeritud kogujatee, põhitee ning asfaltkattega jalgte. Kinnisasi on kuni 1.10.2025 antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile AS-le Metsaküla Piim.</p> <p>o Metsapõllu kinnisasja (tunnus 19801:001:2838; 100 % M; pindala 112 692 m²) loodeserva on projekteeritud kogujatee, põhitee ning asfaltkattega jalgte. Kinnisasi on kuni 1.10.2027 antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile AS-le Metsaküla Piim.</p> <p>o Rohumaa (tunnus 19801:001:3448; 100 % M; pindala 3,95 ha) kinnisasja idaserva on projekteeritud kogujatee. Kinnisasi on kuni 1.10.2025 antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile AS-le Metsaküla Piim.</p> <p><input type="checkbox"/> Saue valla territooriumil:</p> <p>o Nahkhiire kinnisasjale (tunnus 72701:002:1973; 100% M; pindala 3,56 ha) on projekteeritud kogujatee.</p> <p>o Allikapõllu (tunnus 72701:001:1300; 100% M; pindala 3,62 ha) kinnisasja idaosale on projekteeritud kogujatee ja põhitee. Kinnisasi on kuni 1.10.2027 antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile AS-le Alliku OS.</p> <p>o Tade kinnisasja (tunnus 72701:001:1915; 100% M; pindala 45,60 ha) lääneserva on projekteeritud kogujatee. Kinnisasi on kuni 1.10.2028 antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile Valentia OÜ-le.</p> <p>Lisaks ulatub teemaapiir Saue vallas Kiia külas asuvalle Kõrtsi maaüksusele (tunnus 72701:001:0943), mille osas on maareform lõpule viimata. Maaüksus on kantud katastrisse 15.10.2014 Saue Vallavalitsuse 2.09.2014 korralduse nr 660 alusel (tekkelugu ostueesõigusega erastamine). Maa-ametile teadaolevalt ei jätkata ostueesõigusega erastamise protsessi. Projektile hilisema seisukoha andmiseks Kõrtsi maaüksust puudutavas osas palume Saue Vallavalitsusel edastada Maa-ametile allkirjastatud õiend Kõrtsi maaüksuse osas pooleli oleva ostueesõigusega erastamise menetluse osas ning info maaüksuse osas esitatud maa erastamise ja/või tagastamise taotluste olemasolu või nende puudumise kohta ning selgitused taotluste lahendamise kohta. Lisaks palume selgitada mil viisil viiakse maaüksusel maareform läbi.</p> <p>Projekti koostamisel palume arvestada järgnevaga:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Palume võimalusel tagada Maa-ameti volitusel olevatele kinnisasjadele ning jagamisel moodustatavatele kinnisasjadele juurdepääsuteed, et kinnisasju oleks võimalik ka edaspidi sihipäraselt kasutada. 2. Palume edastada projekt Maa-ametile seisukoha andmiseks. 3. Palume lisada projektile krundijaotuskava joonised või joonised, milles on näidatud projekteeritud kitsenduse pindala. 4. Reformimata maadele kavandatud töid on võimalik teostada ja ehitamisega alustada alles pärast reformimata maadel maareformi läbiviimist. 5. Maa-ameti kinnisasjadele kavandatud teid on võimalik rajada alles pärast kui tee ehitamiseks vajalik ala on riigivaraseaduses sätestatud korras üle antud. 6. Palume arvestada, et kasutusse antud kinnisasjade jagamine eeldab kasutuslepingute muutmist, mis pikendab kõnealust protsessi. 7. Liivatapõllu kinnisasjale kavandatud kogujatee kuni Kopli kinnisasjani ja Tade kinnisasjale kavandatud kogujatee paiknevad läheduses paiknevate puurkaevude sanitaarkaitsealas. Veeseaduse § 151 lõike 2 kohaselt on veehaarde sanitaarkaitsealal majandustegevus keelatud, välja arvatud samas lõikes toodud juhtudel. <p>Lisaks eelnevale palume riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti koostamisel arvestada, et teekaitsevööndisse jäävad riigi kaitse all olev II klassi geodeetiline märk KIIA97 kaitsevööndiga 5 meetrit märgi keskmest ja tihendusvõrgu geodeetilised märgid Hüüru (GPA ID 44531), Kapsaküla A (GPA ID 41895), Kindluseküla A (GPA ID 44269), nr 1268 (GPA ID 44263). Märkide kaitsevööndiks on 3 meetrit märgi tsentrist. Nimetatud märgid tuleb võimalusel säilitada endises asukohas, tähistada ja kaitsta ehitustööde ajal.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 6. Edasiste tegevuste läbiviimisel arvestada, et kasutusse antud kinnisasjade jagamine eeldab kasutuslepingute muutmist, mis pikendab menetlusprotsessi. 7. Transpordiameti projekteerimisosakonnal esitada järelepärimised puurkaevude omanikele ning Transpordiametil esitada vastavalt VeeS § 154 ning VeeS § 277 taotlus Keskkonnaametile sanitaarkaitsealade muutmise taotlus hooldusaladeks, kui puurkaevude veetarbimine on <10 m³ ööpäevas. Alternatiivina kavandada juurdepääsutee kinnisasjale alternatiivset teed mööda, mis ei läbi puurkaevu sanitaarkaitseala. 8. Edasiste tegevuste läbiviimisel arvestada geoloogiliste märkide piirangutest vastavalt Maa-ameti kirjas välja toodud asjaoludele. Projektlahenduse joonisel näidata geodeetiliste märkide asukoht ja kaitsevööndi ulatus. Projekteeritavatel töödel teha koostöös kohaliku omavalitsusega geodeetiliste märkide kaitsmise, kontrollmõõtmiste, teisaldamise või likvideerimise vajaduse ja korraldamisega. 9. Lugeda projekteerimistingimuse eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
--	--	--

	<p>Täiendava seisukoha päringu vastus</p> <p>29.06.2023 nr 6-3/23/7647-4</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 3 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 lõigetes 2 ja 3 kirjeldatud andmeid. Projekt tuleb esitada kooskõlastamiseks Maa-ameti geodeesiaosakonna juhatajale (Karin Kollo, e-post karin.kollo@maaamet.ee).</p> <p>Täiendavat infot märkide kohta saab vajadusel Maa-ameti geodeesia osakonnast. Geodeetilise märgi teisaldamisel ning sellega seonduvatel ehitus-, mõõtmis- ja arvutustööde tegemisel tuleb juhendada „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 kutseadusega 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 karin.kollo@maaamet.ee) viie tööpäeva jooksul peale geodeetiliste märkide teisaldamistööde lõpetamist.</p> <p>Projekti töötsooni jäävad kohalikku polügonomeetria ja kõrgusvõrgu 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.</p> <p>Projekteeritavatel töödel palume koostöös kohaliku omavalitsusega arvestada geodeetiliste märkide kaitsmise, kontrollmõõtmiste, teisaldamise või likvideerimise vajaduse ja korraldamisega.</p> <p>Palume projektlahenduse joonisel näidata geodeetiliste märkide asukoht ja kaitsevööndi ulatus</p> <p>Edastasite 27.06.2023 Transpordiameti ettepaneku kavandada Hüüru küla osale juurdepääs vastavalt edastatud asendiskeemile läbi Harku liiklussõlme. Plaan on kavandada suundristmik Kiviaia tänava asemel Aiandi tee.</p> <p>Edastatud asendiskeemi kohaselt on kogujatee kavandatud Gustavi (katastritunnus 72701:001:0646) ja Puhke (katastritunnus 72701:001:0105) kinnisasjadele. Kinnisasjade riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet. Gustavi kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile.</p> <p>Maa-amet nõustub kavandatud lahendusega. Palume esitada lõplik projektlahendus Maa-ametile kooskõlastamiseks ning arvestada Maa-ameti 11.05.2023 kirjas nr 6-3/23/7647-2 toodud märkustega.</p>	
4	Muinsuskaitseamet 15.05.2023 nr 1.1-7/811-1	<p>Projekteeritaval lõigul asuvad järgmised kultuurimälestised:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 28725 Keila pastoraadi peahoone kaitsevöönd; ○ 17472 Kivikalme kaitsevöönd; ○ 18955 Asulakoht kaitsevöönd; ○ 8872 Peeter Suure Merekindluse Vääna- Posti positsiooni varjenditevaheline tunnelisüsteem, 	<p><u>Põhjendus/selgitus:</u> Transpordiamet teeb tihedat koostööd Muinsuskaitseametiga, et selgitada välja sobivaim lahendus muinsuskaitseala nõudeid silmas pidades. Transpordiamet arvestab Muinsuskaitseameti nõuetega.</p>

<p>22.05.2023 nr 1.1-7/811-2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1917. a. (täpne maanteega ristumise asukoht teadmata); ○ 8874 Peeter Suure Merekindluse Vääna- Posti positsiooni rooduvarjend nr. 2, 1917. a. kaitsevöönd; ○ 2968 Vääna-Posti kõrtsihoone, 19. saj. kaitsevöönd; ○ 18957 Kultusekivi kaitsevöönd; ○ 21533 Peeter Suure Merekindluse Vääna- Posti positsiooni loodepoolsed kaevikud koos jaovarjenditega, kaitsevöönd. <p>Kuna projekteeritava maanteelõigu piirkonnas on palju kultuurimälestisi ja tegu on arheoloogiatundliku alaga, siis palume kirjale vastamise aega pikendada kuni 26. maini 2023.</p> <p>Muinsuskaitseametile esitati materjalid Projekteerimistingimuste andmine Riigitee 8 Tallinn-Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku-Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku-Hüüru lõigu eelprojekti koostamiseks. Teeplaneeringu ja -projekti käigus tuleb lähtuda muinsuskaitse üldpõhimõtetest (muinsuskaitseadus; 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 põhimõttest (MuKS § 46 lg 3).</p> <p>Muinsuskaitseaduse järgi tehakse kinnisasjal, kus ameti andmeil võib ajalooliste allikate põhjal leiduda arheoloogilisi esemeid, inimeste või arheoloogiline kultuurikiht, keskkonnamõju hindamise (KMH) ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse tähenduses keskkonnamõju hindamise käigus arheoloogiline uuring, seda ka seni mitte riigi kaitse alla jõudnud objektidel. Vastavalt Muinsuskaitseameti kokkuleppele Transpordiametiga 22.03.2021 tuleb suurte teehitusprojektide koosseisus teostada arheoloogiline uuring kolmes etapis:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ KMH koostamise etapis tehakse planeeringu alal arheoloogilise uuringu I etapp (arhiiviuuring), et välja selgitada mitte kaitse all oleva arheoloogiapärandi esinemine ning määratleda tegevuskava II etapiks; ○ arheoloogilise uuringu II etapp (maastikuleire/eeluuring) näeb ette I etapil kindlaks tehtud muististe kontrolli maastikul ning hindamist, kas muistised ning kaitsealused mälestised jäävad ehitustööde alale ja vajavad arheoloogilisi uuringuid ehitustööde käigus. Sisuliselt on tegu arheoloogiliste eeluuringutega, mille tulemuste alusel saab hinnata edasiste uuringute vajadust, mahtu, meetodikat ja maksumust ning seda, kuhu oleks mõistlik rajatised planeerida, et kahju arheoloogiapärandile, sh väljakaevamistega seotud kulu, oleks minimaalne; ○ 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 ning kaitsealusel mälestisel. <p>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>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>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. Enne tööde teostamise algust peab Muinsuskaitseametist taotlema tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; https://register.muinas.ee/public.php?menuID=workpermit). Tööde tegemise luba väljastatakse pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ehitusprojekti koostamisel ja edasiste tegevuste läbiviimisel Muinsuskaitseameti 22.05.2023 kirjas nr 1.1-7/811-2 esitatud põhimõtetega kultuurimälestiste säilitamiseks. Projekti seletuskirjas ja joonistel tuua välja muinsuskaitsealused objektid. 2. Arvestada Muinsuskaitseameti ja Transpordiameti kokkuleppega ning viia läbi arheoloogiline uuring kolmes etapis. Eelprojekti mahus teostatakse uuringu I etapp. II ja III etapi vajalike tööde maht kirjeldada projekti seletuskirjas. 3. Mitte arvestada ettepanekuga säilitada Keila pastoraadi peahoone (reg-nr 28725) juurdepääs riigimaanteelt nr 8 Tallinn–Paldiski. Olemasolev ristumiskoht on vastuolus maantee projekteerimisnormidega ega taga riigitee ristumiskohal ohutust. 4. Võtta teadmiseks Muinsuskaitseameti arvamus Hüüru külas pärandkultuuri objektide säilitamise osas. Tegemist ei ole riikliku kaiste all olevate objektidega, kuid projekteerimisel ning ehitamisel arvestame võimalusega pärandkultuuriobjektide säilitamiseks, kui see on tehniliselt võimalik. Projekti koostamisel selgitame välja, milliseid meetmeid on sobilik ja vajalik rakendada. 5. Kooskõlastada ehitusprojekti Muinsuskaitseametiga. 6. Lugeda projekteerimistingimused kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
----------------------------------	---	--

	<p>Asendiplaanidele märkida mälestise nimetused ning mälestise ja kaitsevööndi ulatused. Info on kättesaadav Maaameti kultuurimälestiste kaardikihil (https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/kultuurimalestised). Lisada asendiplaanile mäрге arheoloogilise uuringu vajaduse kohta.</p> <p>Väljaspool mälestise ja kaitsevööndi ala toimuvatel kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.</p> <p>Keila pastoraadi peahoone (reg-nr 28725) kaitsevööndis maanteest kagus tagada Martin Lutheri mälestussamba platsi säilimine ja juurdepääs maanteelt.</p> <p>Hüüru külas palume tagada pärandkultuuriobjektide säilimine.</p> <p>Projekti dokumentatsioon esitada Muinsuskaitseametile kooskõlastamiseks.</p>	
--	--	--

2. ARVAMUSED

2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Harku Vallavalitsus	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
2a	Saue Vallavalitsus kiri nr 5-5/7138-8	<p>Saue Vallavalitsus ei toeta pakutud lahendust. Pakutud lahendus ei arvesta ajalooliselt välja kujunenud asustust, killustades selle. Ühtlasi tundub see tervikuna olevat majanduslikult ebamõistlik. Valla eelistuseks, mida oleme ka varasemalt kohtumistel väljendanud, on ringteedega lahendus, mis võimaldab liikluskorralduse lahendada kompaktsemalt säilitades asumi eri osade sidususe. Peame seda kohasemaks lahenduseks, pidades silmas, et olulised liikluskoormused (sh perspektiivselt kasvavad) lisanduvad eelkõige seotuna Juuliku Tabasalu ristmikuga. Samuti arvestame, et Tallinna linna suunas kanaliseerub Paldiski maantee kaherealiseks ja selle laiendamise perspektiiv ei ole teada. Meie kaalutlust toetab ka asjaolu, et Hüüru ja Keila vahelisel alal puuduvad perspektiivsed tiheasustusalad, mis lisaksid tulevikus juurde liikluskoormust. Keila-taguste alade ja eriti transiitliikluse ja raskeveokite suunamisel on valla selge eelistus nn Tallinna ringtee suund.</p> <p>Alternatiivina eeltoodule ja Transpordiameti lähteülesandele peame asjakohaseks võtta uuesti aruteluks kolmerealine lahendus, mille on Transpordiamet varasemalt ise eskiisprojekti tasemel tellinud, pidades seda toona järelikult sobilikuks. Selline lahendus oleks oluliselt ökonoomsem tervikuna ning võimaldaks Hüüru küla lõigus, olemasolevate ristumiste sulgemise vajaduse korral, mahutada ära ka kohaliku kogujatee maanteesilla kõrval.</p> <p>Pakutud lahenduse kontekstis, seda kontseptuaalselt jätkuvalt toetamata, oskame teha järgmised tähelepanekud.</p> <ol style="list-style-type: none"> Lahendusega jaguneb küla mitmeks osaks ja erinevad piirkonnad peavad hakkama külakeskusesse pääsemiseks oluliselt pikemaid vahemaid sõitma. Seetõttu näeme valla poolt vajadust kergliikluse võimalikult heale ja lühidale korraldusele kõikide teenuspunktide ühendusteks. Meie hinnangul tuleks rajada lisakäigud silla alt. Saame aru, et seal on madal ning kitsas ja silla liigne tõstmine samuti ei ole sobilik, aga kui kaugem läbipääs uuest rajatavast tunnelist võimaldab teha sujuvad serpentiinid jalgratastele ja erivajadusega liikujatele, saaks antud lisakäigud lahendada ainult trepiga. Oluline on samuti, et kõik uued ühendused suunaga perspektiivsetele ristmiketele tuleb rajada Transpordiameti poolt täies mahus ja koos kergliiklusteedega. Valla poolt soovime samuti rõhutada, et kui 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Transpordiamet arvestab esitatud ettepanekut kavandada võimalus jalakäijatele pääseda Hüüru silla alt teisele poole maanteed, kui tehniliselt on silla alt jalakäijate läbipääsu võimalus teostatav. Transpordiamet kavandab riigitee ehitamist terves mahus ning tagab kõigile suletud ristumiskohtadele ka alternatiivsed juurdepääsuteed läbi kavandatavate kogujateede ja/või kohalike teede. Juurdepääsud erinevatele küladele ja kinnistutele on kavandatud läbi liiklussõlmede. Transpordiamet kavandab projekti mahus ka vajalikud kergliiklusteed ja teeületuskohad (kergliiklusteetunnelid), et oleks tagatud kergliiklusteede sidus ühendus. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Kaaluda Hüüru silla kavandamisel kergliiklejate läbipääsu võimalusi silla alt teisele poole maanteed. Transpordiamet arvestab esitatud ettepanekuga, kui seda on võimalik tehniliselt lahendada. Hüüru silla alt jalakäijate läbipääsu võimalus selgitada välja eelprojekti käigus. Tegemist on arvamusega. Võtame arvamuse teadmiseks. Tegemist ei ole konkreetse ettepanekuga, mille osas on võimalik otsust langetada. Võtame arvamuse teadmiseks. Andsime täiendava selgituse ülalpool.

		<p>sild tahetakse nõ esimeses etapis teha täislaiuses rajatisena, siis tuleb täismahus lahendada samas etapis ka kõik väljasõidu/-pääsu kogujateed, mille vajaduse silla ehitamisega seonduv ristmike sulgemine tingib.</p> <p>3. Kogu projekti mahus on oluline pöörata tähelepanu kergliikleijate ohutusele ning rajada täismahus sidus jalg- ja jalgrattateede võrgustik lõikudes, kus see hetkel puudub</p>	
2b	<p>Saue Vallavalitsus kiri nr 10-11/3900-2</p>	<p>Saue Vallavalitsus, olles kuulnud ära Transpordiameti (TA) ja projekteerijate poolt avalikul arutelul esitatud selgitused, jääb oma 27.04.2023 kirjas nr 10-11/3900-1 esitatud seisukohtade juurde.</p> <p>Varasemale täiendavalt soovime lisada, et:</p> <p>1. Põhjendatud ei ole meie hinnangul Hüüru mõisas 25. mail 2023.a. toimunud avalikul arutelul TA esindaja poolt esitatud seisukoht, et Tallinnasse sissesõit ei ole piisavalt oluline argument, kuna oluline on ka liiklusvooguse suundumine Paldiski maanteelt JuTa-le. Selles osas väidame, et kõik Pärnu maantee poole suunduvad liiklusvood on otstarbekas suunata sinna kohe mööda Tallinna „suurt ringteed“ ning prioriteetne oleks välja arendada neljarealisena koos ümbersõitudega Keila linnas Valingu-Keila-Paldiski maanteelõik. Ainus liiklussuund, mis Keila -Harku neljarealiseks arendamiseks kasu võiks saada on Keilast Tabasallu liikuv transport, aga need mahud on kindlasti ebaproportsionaalselt väikesed nii suure investeeringu tegemiseks. Küll halveneb kõikide teiste liiklejate olukord, sh Hüüru kogukonna oma, kelle põhiline liikumissuund on Tallinna kesklinna suund ja lisakoormuste suunamine Keila-Tallinn lõigule ilma Tallinna sissesõitu lahendamata ainult suurendab ummikuid samal sissesõidu lõigul. Murelikuks teeb koosolekul väljendatud seisukoht, et TA-l puudub igasugune koostöö ja teadmine Tallinna sissesõidu arenguperspektiivide kohta Tallinna linna piirides.</p> <p>2. Nõustuda tuleb koosolekul esitatud väitega, et nii mastaapne arendustegevus ei ole kooskõlas eesmärgiga suunata inimesi rohkem kasutama keskkonnasõbralikumat ühistransporti (rong, buss), mille arendamisse samaaegselt suuri investeeringuid, eriti raudtee puhul tehakse. Vastupidi, halveneb ligipääs bussipeatustele, sealjuures nihkub Hüüru bussipeatus põhjendamatult lähedale Harku-Tabasalu ristmikule kavandatud peatusele (JuTa projektis) ja samas eemale küla keskusest.</p> <p>3. Kindlasti tuleb rõhutada, et on täiesti ebamõistlik ehitada välja neljarealine sillalahendus koos kõigi uute ligipääsuteedega enne, kui ei ole täpselt teada, kuna valmib tee ise kogu ulatuses. Tulemuseks võib vastasel korral olla kummaline ereldiseisev monstrum, mis oluliselt halvendab kohalike elanike olukorda, aga mis jääb terviklahenduseta aastateks. Seda riski süvendab asjaolu, et hetkel toimub kavandamine majandustsüki tipu prognooside pealt, sarnaselt nagu see toimus aastatel 2007-2009, kui tehtud prognoosid on tänase tegelikkusega võrreldes osutunud täiesti ebarealistlikeks. On äärmiselt tõenäoline, et eelseisvatel aastatel näeme me tsükli pöördumist pikemaks ajaks. Samuti mõjutavad transpordivoogusid paratamatult vajalikud struktuursed muudatused ühistranspordikorralduses.</p> <p>Eeltoodut silmas pidades palune Transpordiametil veelkord tõsiselt kaaluda meie ettepanekut hinnata ümber ja muuta lähteülessannet ning lahendada Keila-JuTa lõik 2+1 realisena, mis on oluliselt ökonoomsem ja meie hinnangul oludele sobivaim lahendus, võimaldades Hüüru silla rekonstrueerida kas kahe või kolmerealisena. Selliselt oleks tagatud teie poolt koosolekul korduvalt rõhutatud turvalisuse eesmärk oluliselt kohalikku elukorraldust muutmata.</p> <p>Juhime tähelepanu, et koosolekul kõlas korduvalt ka eksitav väide selle kohta, et Saue valla üldplaneering näeb sellel lõigul neljarealise teelahenduse ette. Saue valla kehtiva üldplaneeringu seletuskirja p 10 alapunkti kohaselt „Tallinn-Paldiski maantee – 2012 a. kehtestatud Saue valla üldplaneeringu järgses trassikoridoris, 2+2 rajalisena Tallinnast Juuliku-Tabasalu tee ristmikuni ning olemasoleva laiusega sellest edasi kuni Keilani. Laiendamisevõimaluse säilitamiseks olemasoleva laiusega lõigul on lisaks 50 m laiusele teekaitsevööndile üldplaneeringuga ette nähtud ka täiendav ehituskeeluvöönd laiusega 20 m, kus ehitamine on lubatud ainult Transpordiameti loal;</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Transpordiamet tugineb riigiteede arendamisel vajaduse põhisisest ning kehtivatest Eesti õigusnormidest. Riigimaantee nr 8 Tallinn–Paldiski arendusvajadus tuleneb vajadusest tagada rahvusvahelise maantee ja riigi põhimaantee ohutuse ja korra kohase kasutamise eesmärkidest. Riigitee nr 8 liiklussagedused on aastate jooksul oluliselt kasvanud ning vastavalt 2022. aastal koostatud liiklusuuringule on riigitee 2+2 maanteeks ümber ehitamine vajalik tagamaks normide kohane (minimaalne) riigitee ohutus ja korra kohane toimimine. Tegemist on riigitee ohutuse ja korra kohase kasutamise eesmärkidele tuginedes vajaliku investeeringuga. Transpordiametil on ülevaade ka Tallinna linna kavade ja nende strateegilistest dokumentidest. Vastavalt Tallinna linna Haabersti linnaosa üldplaneeringule on Tallinna linna sisene Paldiski maantee ette nähtud perspektiivseks/rekonstrueeritavaks põhitänavaks. Sh on ette nähtud perspektiivsed mitmetasandilised ristmikud Tähetorni/Tammi tee ristmikule, Järvekalda tee ristmikule tagamaks ka Tallinna linna siseselt riiklikult olulise tee ühendus sadamaga. Harju maakonnaplaneeringus on samuti märgitud riigitee nr 8 Tallinna linna sisene lõik oluliselt muudetavaks/rekonstrueeritavaks teeks.</p> <p>2. Vastavalt riiklikele ja kohalikele strateegilistele dokumentidele ei ole riigiteega nr 8 Tallinn–Paldiski Tallinn–Keila lõigule ette nähtud täiendavaid perspektiivseid transpordiliike, liikumisteede ega liikumismeetodeid. Ainukeseks liikumisevõimaluseks antud lõigul on sõiduteede või kergliiklusteede (jalakäijana või jalgratturina) kaudu. Paljud külad ja asumid jäävad kergliiklejale lähtepunktist sihtpunktini liiga kaugemale ning liikumiseks kasutatakse valdavalt sõiduautosid. Alternatiivseid liikumismeetodeid antud lõigus riiklikes ega kohalikes strateegilistes dokumentides kavandatud ei ole. Arvestame kohalike elanike arvamusi bussipeatuste kavandamisel. Võimalusel näeme ette bussipeatuste nihutamise ja lisame kavandatud lahendusse ka täiendavaid bussipeatusi. Tulenevalt Hüüru külas paiknevatest kitsastest oludest ei ole bussipeatuse kavandamine olemasolevasse asukohta võimalik ning tuleb nihutada põhja suunas. Arvestades Saue valla üldplaneeringut areneb Hüüru küla tiheasustusala üha enam põhja (Tallinna) suunas ning ka</p>

	<p>Eeltoodust järeldeb üheselt, et neljarealine lahendus on prioriteetsena kavandatud JuTa ristmikuni. Omaaegseid põhjendusi selleks esitasime oma eelmises pöördumises. Sealt edasi Keila suunas küll on ette nähtud laienemise võimalused, kuid sellel lõigul on selgelt eristuv lähenemine, mis küll reserveerib vajaliku perspektiive teekoridori, aga kehtiv üldplaneering ei näe sellel teelõigul ette tingimata neljarealist lahendust, selgesõnaliselt on määratletud ainult teekoridori asukoht. Samuti puuduvad sellel lõigul üldplaneeringu kaardilahenduses perspektiivsed eritasandilised ristmikud, erinevalt JuTa trajektoorile märgitudest. Eeltoodu võib meie hinnangul tõstatada küsimuse teemaplaneeringu vajadusest, kui soovitakse igal juhul edasi liikuda neljarealise lahendusega.</p> <p>Probleemiks, millega eraldi tegeleda jääb jalakäijate tunnel Veski teed ja Jõe teed ühendavas piirkonnas, mille puhul tuleks hinnata alternatiivina selle nihutamise võimalikkust Keila suunas, kus tee pikiprofiil samuti taas tõuseb. Sellisel juhul jaotuks bussipeatused Kiia-Harku lõigul ühtlasemalt ja oleks paremini seotud asustusega, samuti teenindaks tunnel paremini kohapealset jalg- ja jalgrattaliiklust liikumisel asustuse eri piirkondade vahel.</p> <p>Kokkuvõtvalt Saue Vallavalitsus jätkuvalt ei toeta esitatud ja avalikustatud eskiislahendust.</p>	<p>eskiisis näidatud asukohta võib erinevate huvigruppide vaates pidada õigeks.</p> <p>Analüüsimise võimalusi Hüüru bussipeatuse nihutamise võimalusi. Võimalusel kavandame need Väana jõe lähemale, kuid tulenevalt ruumipuudusest tuleb need endiselt kavandada Väana jõest põhja poole (Tallinna poole).</p> <p>3. Transpordiamet kavandab riigiteid (sh riigiteed nr 8 Tallinn–Paldiski) vastavalt riigi rahalistest võimalustest lähtuvalt, et tagada taga riigiteede vastavus Eesti õigusnormidele.</p> <p>2022. aastal koostatud liiklusuuringust „Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 Harku–Hüüru lõigu eelprojekti koostamine - Liiklusuuring“ (töö nr ERC/22/2022) lähtub, et riigitee nr 8 km 13,9-15,1 lõigu perspektiivne AKÖL on 14 900, mis teeb sellest I klassi maantee. Arvestades, et rajatised (sillad, viaduktid, tunnelid vms) kavandatakse 100 a perspektiiviga on sobilik ja vajalik arvestada juba praegusel hetkel 2+2 maantee ristlõikega.</p> <p>Maantee projekteerimisnormid ei anna kaalutlusruumi I klassi maanteel väiksema ristlõike kavandamiseks Hüüru küla läbivas lõigus, kus 2+2 maantee kavandamisele on kõige enam vastukaja. Sh tuleb arvestada ka rajatise elueaga.</p> <p>Täiendavad selgitused arvamustele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saue valla üldplaneeringus on märgitud riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski oluliselt muudetavaks riigiteeks ning määratud sellele vastav riigitee koridor. Saue valla üldplaneering ei määra riigitee 2+2 maantee lahendust, vaid annab selleks võimaluse. Planeeringu seletuskirjas sätestatult on oluliselt muudetav maantee koridor ära näidatud maantee <u>laiendamisevõimaluse</u> säilitamiseks kogu riigimaantee ulatuses. Riigitee kavandamine 2+2 maanteeks on Saue valla üldplaneeringu kohane ning üldplaneering näeb ette ka riigitee laiendamise võimaluse. Transpordiamet näeb vajadust viia riigitee nr 8 vastavusse Eestis kehtivate õigusnormidega, et oleks tagatud riigitee ohutus ja korrakohane toimimine. Sh toetab oluliselt ümberehitamise vajadust ka maakonnaplaneering, mis on alusdokument üldplaneeringute koostamiseks. Riigi eriplaneeringu koostamine ei ole vajalik ning kehtiv üldplaneering annab võimaluse näha ette riigitee arendamine ja laiendamine. Sh on Eesti Linnade ja Valdade Liit esitanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile 09.11.2020 kirjaga nr 5-1/351-4 ettepaneku kiirendada Tallinnast väljuva Tallinn-Paldiski maantee neljarealiseks ehitamine kuni
--	--	--

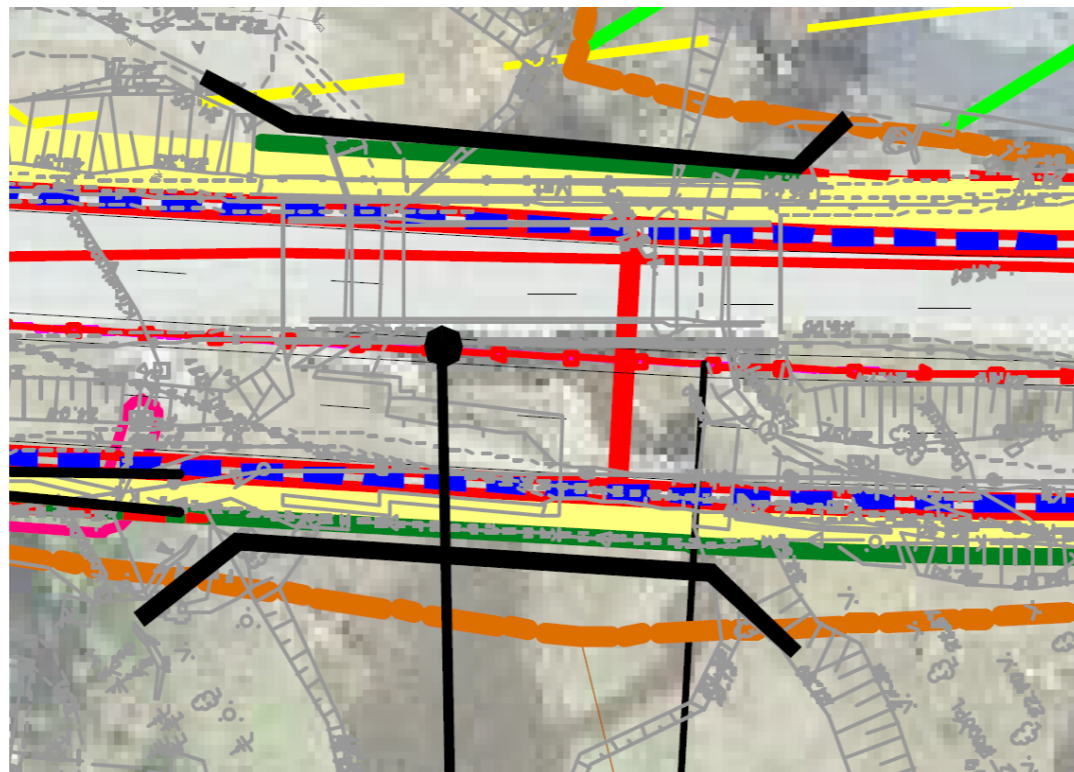
			<p>Keilani. Kirjas on tehtud ettepanek lisada riigitee nr 8 Tallinn-Paldiski maantee neljarealiseks ehitamine lõigul Harku – Keila, teehoiukavas ehitusaastateks 2025 – 2027.</p> <p>- Transpordiamet kaalub võimalusi tagada jalakäijatele võimalus pääseda Hüüru silla alt teisele poole maanteed. Arvestame sellega, kui tehniliselt on silla alt jalakäijate läbipääsu võimalus teostatav. Transpordiamet suhtleb kohaliku omavalitsusega võimalike lahenduste läbitöötamisel kergliiklejate juurdepääsuvõimaluste kavandamisel kohaliku tee nr 7270232 Jõe tee ja riigitee nr 11185 Hüüru–Alliku–Saue (rahvakeeli Veski tee) vahel.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tegemist on arvamusega. Võtta aramus teadmiseks. 2. Tegemist on arvamusega. Võtta aramus teadmiseks. 3. Võimalusel kavandada eskiisis näidatud Hüüru bussipeatus Väana jõe lähemale. 4. Mitte arvestada ettepanekuga kaaluda riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski Tallinna ja Keila vahelisel lõigul 2+1 rajaliseks kavandamiseks, kuna lähtuvalt maantee projekteerimisnormidest ja koostatud liiklusuuringust on 2+2 maantee kavandamine vajalik. 																
3	Telia Eesti AS e-kiri 12.05.2023 15:30	<p>Teatame, et riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigul tuleb projekti koostamisel arvestada kõigi projekteerimisalasse jäävate siderajatistega. Antud maanteelõigu kogu pikkuses asuvad Telia vaskkaablid, mõnedes lõikudes ka optilised kaablid. Projekteerimisel näha ette kõik vajalikud tööd varemehitatud siderajatiste kaitsmiseks, tagada normatiivsed sügavused, vahekaugused või ehitada asendusrajatised. Projekteerimiseks taotleda Teliast tehnilised tingimused. Projekt esitada kooskõlastuseks läbi Telia ehitajate portaali https://www.telia.ee/partnerile/ehitajale-arendajale/. Sõltuvalt projektlahendusest võib Telial olla huvi võrgu parendamiseks.</p>	<p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Võtta teadmiseks Telia Eesti AS esitatud seisukohad. 2. Projekteerimiseks taotleda Teliast projekteerimise tehnilised tingimused ning projektlahendus kooskõlastada Telia Eesti AS-ga. 																
4	AS Connecto Eesti e-kiri 02.05.2023 13:56	<p>Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (ELASA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Projekti alasse jäävad ELASA sidevõrgu objektid ELA054 ja ELA122. Projekteerimisel taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see.</p>	<p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Võtta teadmiseks AS Connecto Eesti esitatud seisukohad. 2. Projekteerimiseks taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt, AS Connecto Eesti projekteerimise tingimused ning projektlahendus kooskõlastada ELASA sidevõrgu haldajaga. 																
5	Kovek AS e-kiri 09.06.2023 23:42	<p>Küsime arvamust põhimaantee nr 8 Tallinna–Paldiski km 13,9-24,2 asuv Harku– Keila lõik läbib Harju maakonnas Harku ja Saue valdasid, kus projektala hõlmab otselt AS Kovek ühisveevarustuse ja -kanalisatsioonitorustikke (ÜVK-torustikud) või piirneb nendega. Kiia külas jäävad torustikud teeprojekti alast välja. Kuid piirnevad tee projektalaga kinnistutel Posti tee 5 ja Kiia tee 1.</p> <p>Hüüru külas hõlmab projektala järgmisi kinnistuid, kus ühisveevarustuse ja -kanalisatsioonitorustikud:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kat.tunnus</th> <th>Aadress</th> <th>IKÕ</th> <th>IKÕ sõlmimine</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>72701:002:0567</td> <td>8 Tallinn-Paldiski tee</td> <td>EI</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>72701:002:0377</td> <td>11185 Hüüru-Alliku-Saue tee L2</td> <td>EI</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>72601:001:0265</td> <td>Veski kergtee L1</td> <td>JAH</td> <td>22.11.2012</td> </tr> </tbody> </table>	Kat.tunnus	Aadress	IKÕ	IKÕ sõlmimine	72701:002:0567	8 Tallinn-Paldiski tee	EI	-	72701:002:0377	11185 Hüüru-Alliku-Saue tee L2	EI	-	72601:001:0265	Veski kergtee L1	JAH	22.11.2012	<p>Selgitus: Transpordiamet kavandab riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski 13,9-24,2 lõike järk järgult vastavalt kehtiva teehoiukavale, kui riigitee lõigu rahastus on kindel. Taotleme täpsemad tehnilised nõuded vastavalt konkreetsetele riigitee lõikudele, kus tehnilised tingimused on vajalikud.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seada riigitee ehitamise raames ümbertõstetavate tehnovõrkudele isikliku kasutusõiguse servituudid koostöös Kovek AS-ga.
Kat.tunnus	Aadress	IKÕ	IKÕ sõlmimine																
72701:002:0567	8 Tallinn-Paldiski tee	EI	-																
72701:002:0377	11185 Hüüru-Alliku-Saue tee L2	EI	-																
72601:001:0265	Veski kergtee L1	JAH	22.11.2012																

72701:002:1502	Marju tänav	JAH	18.11.2010. / 17.08.2022
72601:001:0250	Veski kergtee L4	JAH	18.11.2010
72701:001:2006	Veski kergtee L10	JAH	24.11.2010
72701:004:0038	Priimula tee	EI	-
72701:004:0036	Piibehe tee	EI	-
72701:001:0789	Lepiku tn	EI	-
72701:001:0766	Kalda tee L2	EI	-
72701:001:2045	Muinasasula tee L1	JAH	18.10.2017
72601:001:1314	Muinasasula tee L3	EI	-
72701:001:0145	Sillaotsa	JAH	17.08.2010
72701:001:1979	Karjavälja	JAH	19.08.2010
72701:001:1977	Mare	JAH	26.08.2010
72701:001:1978	Vatsla kergtee L4	JAH	26.08.2010
72701:001:1872	Vatsla tee L2	JAH	19.12.2018
72701:002:1537	11185 Hüüru-Alliku-Saue tee L3	pole ÜVK- torusid	
72601:001:0250	Veski kergtee L4	JAH	26.11.2010

Koos projekteerimis- ja ehitustegevusega soovime servituutide seadmise koostöös korda Saada. Samuti Jõe tee kogujatee lähipiirkonda jäävad ÜVK-torustikud ning Jõe tee ja Paldiski mnt ja Veski tee ristmik

ÜVK-torustikud Hüüru põhitee silla alal

Lõigul asub Hüüru külas Väana jõe ületav Hüüru põhitee sild, mille lammutamine nähakse projektiga ette näha. Uue silla projekteerimisel tuleb ette näha uute torustike projekteerimine ja ehitamine, kuna torustikud jäävad otseselt silla alasse. Kõiki tegevusi kavandades ja teostades tuleb ette näha ühisveevarustuse ja -kanalisatsiooni häireteta toimimine.



- Olemasolevate tehnovõrkude, millel puuduvad kasutusõiguse servituudid, tuleb isikliku kasutusõiguse määramiseks huvitatud isikul koostada vastavad joonised ja esitada need Transpordiametile isikliku kasutusõiguse seadmiseks.
- Projekti koostamisel arvestada Hüüru silla all olevate ÜVK torustikega ning tagada nende toimimine koostöös tehnovõrgu valdajaga.
- ÜVK torustike tehniline lahendus täpsustada projekti järgnevates etappides.
- Mitte arvestada ettepanekuga projekteerida ega ehitada ÜVK pikendus riigitee nr 11185 Hüüru–Alliku–Saue (rahvakeeli Veski tee) ja eskiislahenduses esitatud kõrvalmaante nr K1.3 (Mättasoo kinnistul) ristmiku alla, kuna ÜVK kavandamise kohustus on arendajal.
- Projekti joonistel näidata planeeringutes ja arengukavades esitatud perspektiivsete ÜVK rajatiste asukohad või nende koridorid.
- Projekteerimiseks taotleda Kovek AS projekteerimise tehnilised tingimused konkreetsetes riigitee ehitamisega seotud lõikudes.
- Võtta teadmiseks Kovek AS esitatud seisukohtadega dokumentide kooskõlastamisel.
- Projektlahendused esitada Kovek AS-le kooskõlastamiseks.

Paldiski mnt ja Kalda tee ristmik – torustikud peavad toimima, vajadusel projekteerida uue või projekteerida ringi tõstmine.

Veski tee ja Mättasoo kinnistu kaudu projekteeritav kogujatee ristmik

Ühisveevärgi ja –kanalisatsioonitorustiku otsad on varasemalt toodud Veski tee 14 lõuna-nurka, jäädes Veski kergtee L11 krundile. Saue valla üldplaneeringu järgi on tiheasutusala laienemine teisel pool teed Jõekääru ja Aasa tee suunas, kuhu tuleb ka ÜVK-teenus tagada. Projekteerimisel näha ette Veski tee ja Mättasoo kinnistu kogujatee ristmikul torustike pikendamine Veski tee 17 ja / või Jõekääru tee 1 suunas. Torustiku rajamine koostöös AS Kovek.





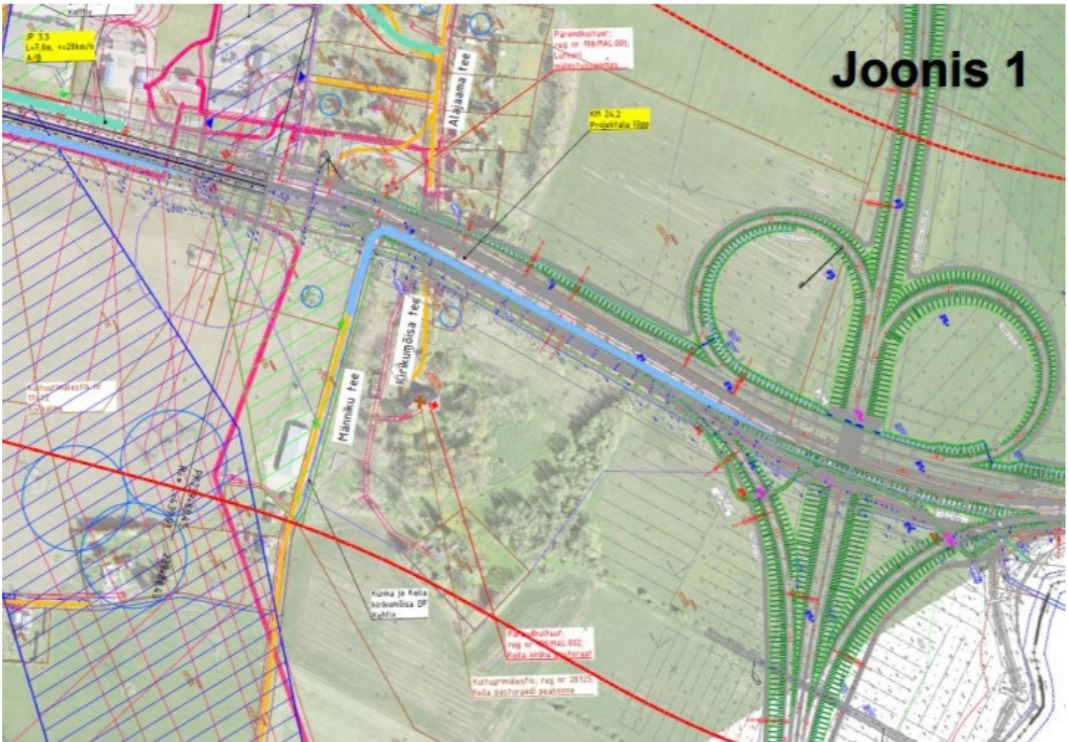

AS Kovek seisukohad esitatud dokumentide kooskõlastamisel

1. Projekti alal paigaldatud siibrite ja maakraanid spindli pikendused on kaetud malmist kapedega, kaevuluugid malmist kaevukaantega, milliste tõstmine (või langetamine) planeeritava katte või haljastuse kõrgusele näha ette projekti mahus. Tööde teostaja peab arvestama ümberehitusest tulenevate kulutustega.
2. Projektialale jäävad torustikud tuleb kaitsta.
3. Torud, millede kaitsmine pole võimalik, projekteerida / rajada uued. Need näidata kooskõlastamisel koos asjakohaste sõlmedega.
4. Projekt peab vastama kehtivatele õigusaktidele.
5. Sademevee juhtimine olemasolevasse fekaalkanaliseerimisse ei ole lubatud.
6. Olemasoleva torustiku või sulgearmatuuri kahjustamisel tuleb sellest koheselt informeerida AS-i Kovek ja välja kutsuda tema esindaja avariilukorra operatiivseks lahendamiseks. Võimalikud avarii-parandustöödega seotud kulutused kannab ehituse Peatöövõtja.
7. Avarii-parandustööd tuleb teostada tehnilise järelevalve kontrolli all ja AS Kovek esindaja juuresolekul.
9. Kaevetöid tuleb teostada nii, et ei tekiks olemasolevate vee- ja kanalisatsioonitorustike vajumisi, nihkumisi jne. Kaevikute seinad tuleb toetada.
10. Olemasolev ühisveevõrgi ja -kanalisatsiooni torustik peab toimima häireteta kogu ehituse vältel.

		<p>12. Tööde teostamisel lähtuda Majandus- ja taristuministri määrus nr 73 “Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded”.</p> <p>13. Ehituse käigus tagada vee- ja kanalisatsioonitorustike ja kaevude säilitamine. Ristumisel VK-torustikega pidada kinni normidekohastest vahekaugustest- 0,3m.</p> <p>14. Vee- ja kanalisatsioonitorustiku kaitsevööndis teostada tööd käsitsi.</p> <p>15. Kohtades, kus kaabel rajatakse kinnisel meetodil, täpsutada enne rajamist ristuva vee-ka kanalisatsioonitorustiku (VK-torustik) kõrgusmärgid koos vee-ettevõtjaga. Nende kohtade ülevaatamine nädal enne tööde algust objektil.</p> <p>16. Tööde teostamine ühisveevarustuse ja -kanalisatsioonitorustike kaitsevööndis ainult AS Kovek tööajal so E-R kell 8:00 – 16:30.</p> <p>17. Olemasoleva VK-torustiku kahjustamisel tuleb sellest koheselt informeerida AS Kovek-it ja välja kutsuda tema esindaja avariolukorra operatiivseks lahendamiseks. Võimalikud avarii-parandustöödega seotud kulutused kannab ehituse Peatöövõtja.</p> <p>18. Enne tööde teostamist VK-torustike kaitsevööndis teavitada ehitustöödest AS-I Kovek. Teave telefonil: 679 6757, 5 666 7796, info@kovek.ee</p> <p>19. Enne kaevikute tagasitäitmist, vähemalt 5 tööpäeva varem kokkulepitud ajal, kutsuda kohale AS Kovek esindaja tel. +372 679 6757).</p>	
6	<p>Elering AS</p> <p>10.05.2023 nr 12-9/2023/208</p>	<p>1. Projekteeritavale alale ulatuvad Elering AS 110kV õhuliinide Harku – Veskimetsa L011/Harku – Kadaka L012, Harku – Tabasalu L087/L088 ja Keila - Paldiski L178/L179 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. (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 jalgteed 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 kommunikatsioonipaigaldada 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 tehnovõrkude graafiline osa (asendiplaan koos lõigete ja ristumise lahendusega) ning seletuskiri vastava osaga digitaalsel kujul (dwg). Failid saata aadressile vho.kooskolastused@elering.ee;</p> <p>11. Kaeve- ja tõstetööd 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 vho.kooskolastused@elering.ee.</p>	<p>Põhjendus: Transpordiamet kavandab riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski 13,9-24,2 lõike järk järgult vastavalt kehtiva teehoiukavale, kui riigitee lõigu rahastus on kindel. Taotleme täpsemad tehnilised nõuded vastavalt konkreetsetele riigitee lõikudele, kus tehnilised tingimused on vajalikud.</p> <p>Transpordiamet võtab Elering AS esitatud tingimused teadmiseks.</p> <p>Riigitee planeerimisel ja kavandamisel nähakse vajadusel ette olemasolevate õhuliini elementide ümbertõstmise.</p> <p>Otsus: 1. Võtta Elering AS tehnilised tingimused teadmiseks ning võimalusel arvestada nendega. 2. Mitte arvestada tehnilise tingimuse punktiga 4, et maanteed ei või planeerida õhuliini elementidele lähemale kui 10 m. Kui riigitee kavandamisele jääb õhuliini element ette, näha ette õhuliini elemendi ümbertõstmise. 3. Projektlahendused kooskõlastada Elering AS. 4. Kirjeldada projekti seletuskirjas ehitaja kohustus liinirajatiste kaitsevööndis tegevuse kooskõlastamiseks Elering AS-ga 5. Projekti valmides kooskõlastada projekt Elering AS-ga.</p>
7	OÜ Strantum	1. Üldised tingimused	Põhjendus:

e-kiri 12.05.2023		<p>1.1. Koostatav projektlahendus peab tagama olemasolevate ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademeveerajatiste (edaspidi ÜVK):</p> <p>a) Säilimise ja kaitstuse, b) juurdepääsu rasketehnikaga hooldus ja remonttöödeks.</p> <p>1.2. Juhul, kui koostatava projektlahendusega ei ole võimalik eeltoodud nõudeid projektijärgselt tagada, tuleb koostada OÜ Strantum nõuetele vastav ÜVK ümberpaigutusprojekt Teeprojekti mahus.</p> <p>1.3. Arvestada Harku valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukavas (OÜ Kiirvool töö nr 375/20) ja Detailplaneeringutes Teeprojekti alasse kavandatud ÜVK rajatistega. Kui ÜVK rajatiste rajamine muutub peale Teeprojekti realiseerimist võimatuks, siis lahendada Teeprojekti mahus vastavate ÜVK Rajatised ehitamine mahus, mis võimaldavad peale Teeprojekti realiseerimist ÜVK arengukava järgsed ÜVK rajatised rajada (Näiteks: rajada hülsid, tunnelid, teostada ÜVK rajatiste ümberpaigutamine, jne). Muul juhul kajastada ÜVK rajatised perspektiivsetena.</p> <p>1.4. Teeprojektist peab üheselt selguma, kas ja kui palju kavandatud konstruktsiooni ja vertikaali muutused mõjutavad olemasolevaid ÜVK rajatise ning millised on sellest tingitud ÜVK rajatiste ümberehitusvajadused.</p> <p>1.5. Teeprojekti ja vajadusel ÜVK projekteerimisel lähtuda OÜ Strantum ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademeveekanaliseerimise (ÜVK) üldistest tehnilistest nõuetest ja juhistest https://strantum.ee/tehnilised-nouded-ja-soovitused</p> <p>1.6. ÜVK ehitustöödele antakse viie aastane garantii alates ÜVK vastuvõtmisest ja üleandmisest OÜ Strantumile.</p> <p>1.7. Esialgne loetelu kaasnevatest OÜ Strantum ÜVK rajamis- ja ümberehitustöödest:</p> <p>1.7.1. PK220+50 kuni PK223+00 (Tutermaa) lõigus paiknevad ja kavandatud tee alla jäävad reovee survetorustik ja veetorustik:</p> <p>a) Tõsta teekonstruktsioonist välja, Teealasse võiva jääda ainult Transpordiameti nõuetele vastavad ristumised. b) Vajadusel pikendada torustike hülsse mahus, mis võimaldab torustikku asendada (Remontida) ilma kavandatud tee konstruktsiooni avamata.</p> <p>1.7.2. PK241+00 kuni PK242+00: Arvestada/Kajastada/Täiendada Roadplan OÜ töös 20106-3 „T8-T11 liiklussõlm“ kavandatud Alajaama tee pikenduse sihil kavandatud ÜVK</p> <p>2. Projektlahenduse kooskõlastamise kord</p> <p>2.1. OÜ Strantum kooskõlastab projektlahenduse üldiselt Ehitusregistri www.ehr.ee ehitusloa/ehitusteatise menetluses peale KOV või muu menetleja suunamist. Projektid, mis ei nõua kooskõlastamist Ehitusregistris või mille kooskõlastamisesse KOV/Menetleja OÜ Strantum'it ei kaasa, kooskõlastab OÜ Strantum otse strantum@strantum.ee</p>	<p>1. Transpordiamet kavandab riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski 13,9-24,2 lõike järk järgult vastavalt kehtiva teehoiukavale, kui riigitee lõigu rahastus on kindel. Taotleme täpsemad tehnilised nõuded vastavalt konkreetsetele riigitee lõikudele, kus tehnilised tingimused on vajalikud. Eelduslikult on selleks ajaks käesolevad tehnilised tingimused aegunud.</p> <p>Transpordiamet võtab OÜ Strantum esitatud tehnilised tingimused teadmiseks.</p> <p>Otsused:</p> <p>2. Võtta OÜ Strantum tehnilised tingimused teadmiseks.</p> <p>3. Taotleda tehnilised tingimused enne riigitee eel- ja/või põhiprojekti koostamist konkreetse riigitee lõigu ulatuses, kui riigitee lõik on kantud riiklikusse teehoiukavasse ning on tagatud riigitee lõigu rahastus.</p> <p>4. Arvestada tingimusega, et projektlahendus peab tagama olemasolevate ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademeveerajatiste toimivuse. Vajadusel näha ette nende säilimine, kaitstus ning juurdepääs hooldus ja remonttöödeks.</p> <p>5. Vajadusel näha ette olemasolevate rajatiste toimimiseks vajalike tehnovõrgurajatiste ümbertõstmise.</p> <p>6. Projekti koostamisel arvestada Harku valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukavas ja kehtestatud planeeringutes kavandatud ÜVK rajatistega. Projektlahenduses näidata ära arengudokumentides toodud perspektiivsete ÜVK rajatiste asukohad.</p> <p>7. Mitte projekteerida ega ehitada arengukavades ega planeeringutes esitatud ÜVK rajatise, kuna nende kavandamise kohustus on arendajal ning käesolevad projekteerimistingimused ega ehitusprojektid ei ole ÜVK rajatiste kavandamiseks.</p> <p>8. Mitte arvestada tehniliste tingimustega punktiga nr 1.6, kuna see ei ole projekteerimiseks vajalik tingimus. Transpordiamet sõlmib vajalikud kokkulepped tehnovõrgu valdajatega vastavate tööde realiseerimisel.</p> <p>9. Arvestada PK220+50 kuni PK223+00 (Tutermaa) lõigus tee alla jäävatest ÜVK rajatistega. Vajadusel näha ette tehnovõrkude ümbertõstmise.</p> <p>10. Arvestada PK241+00 kuni PK242+00 kavandatava ÜVK tehnovõrguga, kui see on Transpordiametiga kooskõlastatud.</p> <p>11. Projektlahendused kooskõlastada OÜ Strantumiga.</p> <p>12. Kaasata OÜ Strantum ehitusloa menetlusse.</p>
8	<p>MTÜ Põhja Eesti Ühistranspordikeskus</p> <p>12.05.2023 nr 5-6/32-1</p>	<p>Edastame Teile MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus arvamuse Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste kohta.</p> <p>Tallinn-Paldiski maanteel km 13,9-24,2 asuvad järgmised bussipeatused, kus peatuvad Harju maakonnaliinid: Hüüru, Pühaküla, Väana-Posti, Pihuoja, Tutermaa ja Künka. Kõik peatused on mõlemal suunal. Põhimaanteel</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada ettepanekuga kavandada bussipeatused põhimaantee äärde. Bussipeatused kavandada suletud taskutena. Kui tulenevalt maantee projekteerimisnormidest ja Transpordiameti juhenditest bussipeatusi põhimaantee äärde</p>

	<p>sõidavad maakonnaliinid 107, 109, 118, 118A, 136, 145, 146, 148, 149, kaugliin 712 ning omavalitsuste siseliinid H3, H6, H8, H11B, S2, S3, S4, S9, S11. Peatusi läbib keskmiselt 60 bussi päevas. Nimetatud maakonnaliinidega teenindatakse Nõva, Vihterpalu, Harju-Risti, Padise, Rummu, Vasalemma, Maeru, Lehola, Kumna, Paldiski, Kersalu, Treppoja, Niitvälja, Keila, Tutermaa, Vääna-Posti, Hüüru, ja Harku piirkonna elanikke. Kaugliin sõidab liikumisteel Haapsalu – Linnamäe, Audevälja, Padise – Rummu – Keila – Tallinn. Liinide marsruudid on leitavad https://web.peatus.ee.</p> <p>Lisatud dokumendis on avalike liinide sisenemiste statistika jaanuarist 2022 kuni aprillini 2023.</p>  <p>Harku-Keila peatuste statistika.1</p> <p>Projekti ala põhimaanteeel on mitmed ristmikud, mida kasutavad pööreteks vallade siseliinid. Veski teed 11185 kasutavad Saue siseliinid S2, S4 ja S11. S2 alustab sõitu Hüüru peatusest ja teeb parempöört Veski tee. S4 teeb vasakpöört Veski teelt Paldiski maanteele ning peatub ka Hüüru peatuses. S11 teeb vasakpöört Veski tee.</p> <p>Kurvi teed 11192 kasutavad Saue siseliinid S4 ja S9. S4 teeb vasakpöört Paldiski maanteelt Kurvi tee. S9 teeb parempöört Paldiski maanteelt Kurvi tee ja vasakpöört Kurvi teelt Paldiski maanteele.</p> <p>Kumna-Vääna teed 11193 kasutavad H6 ja H11B. Teevad vasakpöört Kumna-Vääna teelt Paldiski maanteele. Kumna teed 11188 kasutavad Harku siseliinid H3, H6 ja H8. H3 teeb vasakpöört Kumna teelt Paldiski maanteele ning ka parempöört Paldiski maanteelt Kumna tee. H6 teeb nii parempöört Kumna teelt Paldiski maanteele kui ka vasakpöört. H6 samuti teeb Paldiski maanteelt vasakpöört Kumna tee. H8 teeb vasakpöört Paldiski maanteel Kumna tee.</p> <p>Praeguse sõiduplaani järgi H6 teeb Paldiski maanteelt vasakpöört Alajaama tee, kus ta teeb ringi ning väljub parempöördega Paldiski maanteele et peatuda Künka peatuses (suunaga Tallinn). Selline marsruut oli tehtud selleks, et lapsed ei ületaks teed ohtlikus kohas. Uues projektis peaks olema võimalus ohutult ületada teed selles piirkonnas.</p> <p>Lisatud dokumendis on omavalitsuste avalike siseliinide liikumisteedel olevate projekti ala ristmike pildid.</p>  <p>Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km</p> <p>Oleme seisukohal, et lisa 1 punktis 3 bussipeatustega seotud osas peavad jääma bussipeatused põhimaanteele ning täiendavalt tuleb tagada peatused kogujateede, kõrvalteede ja rampidele. Seda põhjusel, et ühistranspordi kasutajatele on oluline alg ja sihtpunkti vaheline ühendusaeg ning maakonna avalike bussiliinide suunamine kogujatele ja rampidele on ajakaotus sõitjatele. Transpordi ja liikuvusearengukava 2021-2035 seatud eesmärgiks on samuti vähendada sõiduautode kasutamise kasvu läbi ühistransporditeenuse kättesaadavuse ja kvaliteedi läbi, mille oluliseks osaks on teenusele kuluv aeg võrreldes auto kasutamisega.</p> <p>Ristmike piirkondades, kogujateede, kõrvalteede ja rampidele rajatavad peatused peavad olema arvestusega, et tagatud oleks peatus kõikides ristmikule sisenevatel ja väljuvatel teedel. Kõikidele peatustele peab olema inimestele turvaline ligipääsetavus.</p> <p>Peatuse ala pikkuse planeerimisel palume arvestada, et võimaldatud oleks kahe normaalbussi (min 12 m) üheaegselt peatuse kasutamise võimalus.</p> <p>Kiia – Vääna-Viti teed 11410 kasutavad liinid 109, 118, 118A, S3, H6. 109 ja H6 teevad Kiia – Vääna-Viti teelt parempöört Paldiski maanteele ning ka Paldiski maanteelt vasakpöört Kiia – Vääna-Viti tee. 118A teeb Kiia – Vääna-Viti teelt vasakpöört Paldiski maanteele ning 118 teeb Paldiski maanteelt parempöört.</p>	<p>kavandada ei ole võimalik, siis kavandada bussipeatused kohalikele teedele ja/või kogujateedele.</p> <p>2. Arvestada ettepanekuga, et kaks normaalbussi saaks üheaegselt põhimaanteele kavandatud bussipeatuses peatuda.</p>
--	--	---

<p>9</p>	<p>J.H Kumna küla, Männiku tee elanik e-kiri 21.05.2023</p>	<p>Edastan riigitee nr 8 Tallinn-Paldiski km 13,9-24,2 Harku-Keila lõigu 2+2 maantee projekteerimistööde ettepanekud seoses Kumna, Männiku tee elanike ligipääsude trassile planeerimisega.</p> <p>1. Ligipääsu suund: Männiku tee – Keila linn - Männiku teelt pealesõidu kiirendusrada Keila suunas (joonisel 1 märgitud sinisega)</p>  <p>2. Ligipääsu suund: Keila linn – Männiku tee - Ligipääs Alajaama tee ja Männiku tee vahele (joonisel 2 märgitud sinise ja rohelisega). Keilast liikudes liiklussõlmest Alajaama teele ja läbi tunneli/viadukti Männiku teele</p>  <p>3. Ligipääsu suund: Männiku tee – Tallinn - Tunneli/viadukti kaudu (joonisel 2) ligipääs Männiku teelt Alajaama tee koguja teele ning läbi sõlme Tallinnasse</p> <p>4. Ligipääsu suund: Tallinn – Männiku tee</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Riigiteega ristumiskohtade kavandamisel tuleb riigiteede arendamisel ja projekteerimisel arvestada maantee projekteerimisnormidest ja Transpordiameti juhenditest tulenevate nõuetega. Vastavalt maantee projekteerimisnormidele ja juhendmaterjalidele ei ole kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee (rahvakeeli Männiku tee) ristumiskoha säilimine (sh väljasõit kiirendusrajaga) võimalik. Esitatud ettepanek on vastuolus maantee projekteerimisnormidega ja Transpordiameti juhenditega tulenevalt minimaalsetest vahekaugustest kahe ristumiskoha vahel. Sh on asjakohane märkida, et Teie poolt esitatud ettepanek kiirendusraja kavandamiseks lõiguks riigitee nr 11 Tallinna ringtee Keila põhjapoolse ümbersõidu aeglustusrajaga, mis ei ole normide kohane ning oleks liiklusohtlik. Juurdepääsuvõimalused kõigis suundades toimuvad läbi kogujateede, kohalike teede ja Tutermaa liiklussõlme. Tunnelit kohaliku tee nr 1980006 Alajaam tee ja kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee (rahvakeeli Männiku tee) vahel ei ole majanduslikult mõistlik lahendada, kuna Tutermaa liiklussõlme viadukt täidab sama eesmärgi – võimaluse saada teisele poole riigiteed. Pakutud ettepanek eeldaks sõidukitel endiselt Tutermaa liiklussõlme läbimist, mis kaotab ära Teie poolt pakutud tunneli otstarbekuse. Juurdepääsuvõimalused kõigis suundades toimuvad läbi kogujateede, kohalike teede ja Tutermaa liiklussõlme. Tunnelit kohaliku tee nr 1980006 Alajaam tee ja kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee (rahvakeeli Männiku tee) vahel ei ole majanduslikult mõistlik, kuna Tutermaa liiklussõlme viadukt täidab sama eesmärgi – võimaluse saada teisele poole riigiteed. Pakutud ettepanek eeldaks sõidukitel endiselt Tutermaa liiklussõlme läbimist, mis kaotab ära Teie poolt pakutud tunneli otstarbekuse. Juurdepääsuvõimalused kõigis suundades toimuvad läbi kogujateede, kohalike teede ja Tutermaa liiklussõlme. Juurdepääs kohalikule teele nr 1983015 Mõnumetsa tee (rahvakeeli Männiku teele) on kavandatud läbi Tutermaa liiklussõlme ja kohalike teede. Sh näeme võimalusel ette juurdepääsu kavandamise lähtuvalt Teie esitatud punktist 5, mis tagab loogilisema ühenduse Mõnumetsa teega. Esitatud ettepanek on kohaliku teedevõrgustiku jätkuna loogilises asukohas ning sobitub üleüldisesse teedevõrku tagamaks loogilised ühendused ning ei vii Mõnumetsa teele juurdepääsu üleliia pikaks. Edasistes projekti etappides suhtleme sellel ühenduse tagamiseks maaomanike ja kohaliku omavalitsusega ning võimalusel kavandame antud ühenduse. Müraleevendusmeetmete vajadus selgitatakse välja peale mürauuringu teostamist projekti järgnevatel etappidel.
----------	--	---	--

- Tutermaalt mahasõit sõlme ja Alajaama tee tunneli/viadukti kaudu ligipääs Männiku Teele



5. Ligipääsu suund: Männiku tee – Kumna – Männiku tee

- Uus ühendustee Kumnasse (joonisel 4 rohelisega). Teede võrgustiku rekonstrueerimine aastaringselt ka prügiauto ja suuremate ehitusmasinatega Männiku teele ligipääsu tagamiseks.



6. Müratõkke sein

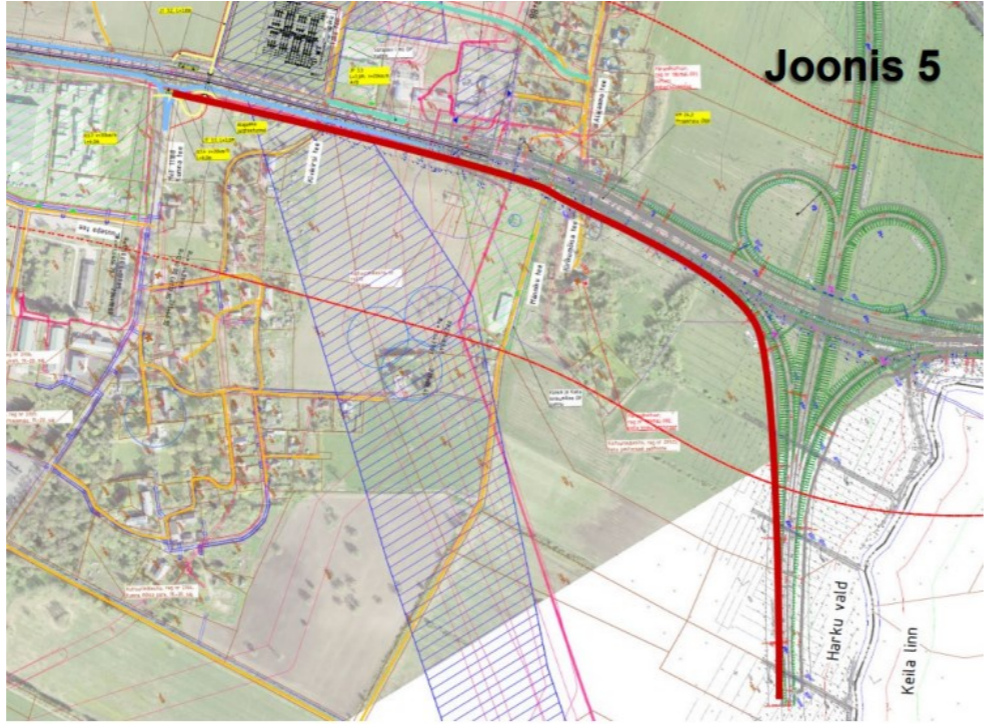
- Müratõkke seinade paigaldus (joonis 5 punasega)

Müratõkkeseinad kavandatakse igale poole, kus müratase ületab Eestis kehtivaid müra piirnorme. Enne vastavate uuringute teostamist ei ole võimalik müratõkkeseina asukohti välja selgitada.

7. Päästeautode juurdepääsuvõimalused kõigis suundades toimuvad läbi kogujateede, kohalike teede ja Tutermaa liiklussõlme. Projektlahendus saadetakse tutvumiseks ja arvamuse avaldamiseks ka Päästeametile.

Otsused:

1. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada pealesõit kohalikult teelt nr 1983015 Mõnumetsa tee (rahvakeeli Männiku tee) riigiteele nr 8 Tallinn–Paldiski tulenevalt vastuoludest maantee projekteerimismõnede ja Transpordiameti juhendmaterjalidega. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada kiirendusrada tulenevalt vastuoludest maantee projekteerimismõnede ja Transpordiameti juhendmaterjalidega.
2. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada tunnel kohaliku tee nr 1980006 Alajaam tee ja kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee (rahvakeeli Männiku tee) vahele.
3. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada tunnel kohaliku tee nr 1980006 Alajaam tee ja kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee (rahvakeeli Männiku tee) vahele.
4. Mitte arvestada ettepanekuga.
5. Arvestada ettepanekuga ühendustee loomiseks. Ühendustee võimalikkuse osas teha koostööd kohaliku omavalitsusega ning näha ette ühendustee kavandamine kohaliku tee nr 1982389 Liinivälja tee ja kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee vahel.
6. Mitte arvestada esitatud müratõkkeseina kavandamise ettepanekuga. Müratõkkeseina vajadus ja ulatus selgitatakse välja projekti eelprojekti tasandil peale mürauringu koostamist.
7. Projekt saata arvamuse andmiseks Päästeametile juurdepääsuvõimaluste tagamiseks.

		 <p>7. Päästeameti ligipääs Männiku teele - Päästeameti kiire ligipääsu võimaldamine Männiku teele Tallinnast ja Keilast</p>	
<p>10</p>	<p>O.D. Tutermaa küla elanik e-kiri 22.05.2023 16:11</p>	<p>Olen Alajaama tee /Tutermaa küla/ elanik ja aja jooksul on tänav muutunud kasvavalt transiitliiklusega tänavaks. Praeguse eskiisjoonise järgi on näha et Paldiski maanteelt Alajaama teele sissesõit on joonistatud tänava keskele kus jäävad ette eelmisel aastal põllule paigaldatud kõrgepingeliinide postid, ning vahetult enne tänavale jõudmist tuleb ületada mägi ja kogu liiklus saab olema minu kinnistu ees, mis on väga ebameeldiv. Seoses sellega meenub mulle üks eelmine eskiisjoonis kus sissesõit Alajaama teele Paldiski maanteelt oli umbes seal kus on joonisel nähtav Alajaama teel olev s-kurv kus puudub tiheasustus. Sellega saaks vähendada Alajaama tee transiitliiklust, sest siis saavad liiklejad otse Paldiski maanteele või teistpidi Valingu poole liikelda läbimata Alajaama tee tiheasustatud ala.</p>	<p>Põhjendus: Riigitee nr 11 Tallinna ringtee Keila ümbersõidu projektiga on ette nähtud kohaliku tee nr 1980006 Alajaama tee ja riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski ristmiku sulgemine. Alajaama tee ristmiku sulgemine toob kaasa ka Alajaama teed läbiva liikluse vähenemise, kuna enam ei ole võimalik kiiresti kahe põhimaantee vahelt „lõigata“. Kavandatud kogujatee tagab eelkõige ühenduse piirkonna elanikele ja ümbritsevatele maaüksustele ning transiitliiklust kaasa ei too. Sh muutub tulevikus juurdepääs ka Alajaama teele ka riigitee nr 11 poolsest küljest, mis peaks omakorda vähendama transiitliikluse osakaalu Alajaama teele veelgi. Seega läbiks Teie kinnistu eest sõidukitega eelkõige Teie enda küla elanikud, mille osakaal ei ole väga suur liikluskorralduslikus mõttes. Teie poolt pakutud asukohta kogujatee kavandamine tükeldaks olemasolevaid maaüksusi ebamõistliku suurusega tükkideks ning mõjutaks omakorda teiste maaomanike õigusi ja huve. Kavandatud kogujatee on kavandatud kõrgepingeliinide postidest mööda ning takistuseks kogujatee kavandamisele ei ole. Otsus: Mitte arvestada ettepanekuga. Kavandada kogujatee vastavalt eskiisprojekti esitatud põhimõtetele.</p>

<p>11</p>	<p>MTÜ Hüüru Külaselts 19.05.2023 nr. 1-9/20</p>	<p>MTÜ Hüüru Külaseltsi juhatus on koos heade seltsi liikmetega Paldiski mnt arenduse projekti läbi arutanud. Arusaadavalt vajab Paldiski maantee koormusele vastavat välja arendamist. Me ei näe probleemi arenguga kaasas käivate liikumisharjumuste muutumises. Üldiselt muutuvad kodudest väljasõiduteekonnad pikemaks ja see on ohutuse tagamiseks paratamatu. Samas, kui teekonnad muutuvad pikemaks mitmeid kilomeetreid, siis peab kaaluma ka alternatiive. Muuhulgas ka kõrvale jäetud alternatiive, et kogukond ka ise tajuks kavandatava lahenduse eelised.</p> <p>Oleme märganud, et seoses Tallinna ringtee pideva arenemisega on Paldiski mnt liikluskoormus vähenenud. Ringtee areneb peatselt veelgi. Seetõttu me ise enam ei taju Hüüru külast läbisõitu tervet maakonda vaevava pudelikaelana, mille lahendamiseks tuleks loobuda kohaliku kogukonna harjumustest, huvidest ja ootustest. Ehk saab muudatused planeerida selliselt, et olulise osa saavad rahuldatud nii kogukonna, valla, kui ka riigi huvid. Peame vältima olukorda, kus meil tekib Hüüru küla asemel lihtsalt neli eraldi küla. Küla peab saama projektist arengutõuke.</p> <p>Allpool külaseltsi tähelepanekud ja ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Paldiski mnt 2+2 sõiduraja variandis ei mahu Hüüru külast läbi. Külal on säilinud veel ajalooliste ehitiste ja rajatiste näol mingi ajalugu ja nende olemasolu või kasutatavust ei tohiks ilma vältimatu põhjuseta ohustada. Väärtused tuleks esile tõsta ja viisil, mis tekitaks võimaluse ka eraomanikul oma ajaloolise väärtusega hoone paremaks kasutamiseks või eksponeerimiseks. Hüüru vana silla lammutamist me ausalt öelda ette isegi ei kujuta. See peaks säilima väärikal kujul ka siis, kui seda ei saa enam realselt kasutada, aga peab jääma siiski vaadeldav märk minevikust. Tõenäoliselt leiavad arhitektid ka vajadusel lahenduse. 2. Planeeritud 2+2 maantee läbiks küla kiirusega 60 km/h. Tallinna poolt tulles enne Hüüru küla oleks kiirus 100 km/h. Põhjuseid kiiruse langetamiseks me täpselt ei tea, aga võib eeldada et üheks põhjuseks on liikluse planeerimise aluspõhimõtetest, julgeme arvata, et kiiruse lühiajaline (mõni kilomeeter) tõstmine ja siis üsna järsk alandamine vähendab liikluse sujuvust ja seeläbi võibolla ka keskmist kiirust. Seepärast teeme ettepaneku kaaluda varianti, et Paldiski mnt läbiks tulevikus Hüüru küla keskust (st ka silda) 1+1 sõiduraja lauselt. Enne ja pärast silda eralduks 1+1 sõidurajast kiirendus- ja aeglustusrajad ja kohati oleks siis vastavalt laiem - seal kus ruumi on. Selliselt õnnestuks ehk ka selle 1+1 maanteel kiirust tõsta (rohkem, kui 60 km/h), sest 1+1 maantee peaks tegema vähem müra ning väiksem vajadus aeglustada ja kiirendada vähendab samuti müra. Subjektiivsel hinnangul peaks olema ka päästeautol võimalik suurema kiirusega 1+1 maanteele peale sõita, sest ühes reas liiklusvoogu on päästeauto juhil lihtsam jälgida. Samuti on ühes reas liikudes liiklejal lihtsam jälgida vaid ees sõitjat (mida suuresti teevad autod juba ka ise), kui kahel sõidurajal toimuvat. 3. Leiame, et äärmiselt oluline on muudatustega seoses vältida olemasoleva asumi vahel täiendava transiitliikluse tekitamist. Muudatustega tuleks soodustada iga hoone juurest võimalikult lühemat teed pidi kogujatele pääsemist. Seda eriti juhul, kui kinnistul asuva hoovi värav asub vahetult tee ääres. Samuti peab arvesse võtma seni väljakujunenud liiklemise tavadid ja harjumusi. Praeguse plaani juures tekib olukordi, kus liiklus satub kohta, kus varem polegi ühtegi kõrvalist autot liikunud. Alati saab kuidagi uue tee rajada, aga seal ümbruses olevad hooned, aiad, hekid, ristmikud jne ei ole liikluse suurenemise arvestusega rajatud. <p>Eriti juhiks tähelepanu järgmistele kohtadele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Aiandi tee liikluse juhtimine Tamme ja Salu tänava kaudu Kiviaia tänavalt lähtuvate peale- ja mahasõitudele. Sh. Hüüru talli külastajad ja transport (ka rasketehnika). 5. Lepiku tänava pikendus üle põllu Priimula ja Piibelehe tee piirkonda. Esiteks peaks põllule rajataval teel veel mingi piirkonnale vajalik mõju olema (tulevased arendused, kohaliku liikluse parendamine jms) ja teiseks ei mahu 1+1 tee Priimul ja Piibelehe kanti ära. Seal on praegu lihtsalt laiem üks sõidurida. Kavandatava silla asukohas pole kunagi mingit liiklust toimunud ja seal peaks oma hoove ümber ehitama ka tee ääres asuvate kinnistute omanikud. Ka kolm ristmikku tuleks ümber ehitada ja lahendada 	<p>Põhjendused/Selgitused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski 2+2 maanteeks ümberehitamise vajadus tuleneb riigitee kasvanud liiklussagedusest ning maantee projekteerimisnormidest. Projekti eskiisi raames on projekti koostaja Hüüru küla läbivas lõigus ruumiliselt läbi töötanud 2+2 maantee viadukti lahenduse koos 2+2 riigitee lõiguga ning oleme seisukohal, et 2+2 maantee mahub antud teekoridoris Hüüru külast läbi ilma hooneid lammutamata. Hüüru sild on ehitatud 1958. aastal ning selle seisukord on halb. Antud silla säilitamine ei ole võimalik ega otstarbekas. Riigitee ohutuse ja selle korrahase toimimise tagamiseks on sobilik ja vajalik kavandada olemasoleva Hüüri silla asemel uus sild, mis vastaks Eestis kehtivatele nõuetele ning tagaks ka silla kasutajate ohutuse ja piisava kandevõime. 2. Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski 2+2 maanteeks ümberehitamise vajadus tuleneb riigitee kasvanud liiklussagedusest ning maantee projekteerimisnormidest. Vastavalt koostatud liiklusuuringule ja tuginedes maantee projekteerimisnormidele on riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski Hüüru küla läbiv lõik I klassi maantee, mis tuleb minimaalselt kavandada 2+2 maanteeks. Transpordiametil ei ole võimalik kõrvale kalduda maantee projekteerimisnormide ja Transpordiameti juhendmaterjalide minimaalsetest nõuetest ohutuse ja korrahase toimivuse tagamiseks. Sellest tulenevalt ei ole sobilik kaaluda 1+1 või 2+1 maantee ristlõikega variante. Hüüru küla läbivas lõigus on kehtestatud piirkiirus, et tagada suurem ohutus ja väiksem müratase, kuna olemasolev asustus on sõiduteele väga ligidal. Sh juhime tähelepanu, et 2+2 maantee ristlõike korral on päästeautodel võimalik kiiremini lähtepunkti sihtpunkti jõuda, kuna ei ole vajalik teostada ohtlikke manöövreid vastassuuna kaudu. 2+2 maantee puhul on võimalik tavaliklejatel lasta päästeauto mööda sisemise sõidutee sõiduraja kaudu. 3. Transpordiamet püüab maksimaalselt arvestada erinevate osapoolte arvamuste ja seisukohtadega riigitee kavandamisel. Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski nõuetele vastavusse viimisega on paratamatult vajalik olemasolevaid liiklemisteede ümber kujundada ning selle jaoks on vajalik kavandada ka täiendavaid kogujateid. Kogujateid kavandades püüame võimalikult palju kasutada olemasolevat kohalikku teedevõrgustikku, et säiliks liiklejatele olemasolev harjumuspärane liiklemiskeskond. Samas tähendab see ka seda, et seni vähem liiklust teenindanud sõiduteed saavad mõningase täiendava liikluskoormuse külaelanikele juurdepääsu tagamiseks. Transpordiamet kohalikele teedele transiitliiklust (läbivat liiklust) ei kavanda. 4. Arvestades kogukonna arvamusi oleme võtnud seisukoha, et juurdepääs Hüüru küla kirde küljele kavandatakse läbi Harku liiklussõlme ja uue kogujatee. Sh kavandatakse suundristmik Kiviaia tänava asemel Aiandi tee kaudu. Sellega on tagatud, et
-----------	---	---	---

	<p>kergliikluse ja jalakäijate jaoks ruum. Praegu mahub kogu liiklus kitsale külavahetele ära. Aga tulevikus peaks saama ristmikke ohutult ületada.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Kavandatav lahendus tekitab olukordi, kus teatud suunas muutub maanteele pääs oluliselt pikemaks. Eriti näiteks Kalda tänavalt Keila poole liikumine. 7. Hüüru küla tervikuna kaotab olulises osas ligipääsu küla keskusele (Hüüru mõis). Küla on piisavalt suur ja keskusele vajalik säilitada ka võimalikult hea ligipääs autodega. Tõmbekeskusele on ligipääs määrava tähtsusega. Mitte vähem oluline ei ole ka kohalikule kogukonnale ligipääs keskkonnas tegevuste korraldamisel. 8. Kavandatud bussipeatused peaks jääma praegusele asukohale lähemal. Küla nõ raskuskese asub peatuste praeguses asukohas. 9. Kohalik ettevõtlus (eelkõige Hüüru Veski, Hüüru Tall) ligipääsud peavad paratamatult saama uued lahendused, aga ligipääsetavus ei tohi halveneda. Mõistame, et käesoleva projekti realiseerumine on kauges tulevikus, aga perspektiiv ei saa ettevõtluse jaoks olla hääbumine. Seepärast peab uus lahendus avama pigem uued võimalused. 10. Müratõkke sein on kavandatud skeemil vaid silla piirkonnas. Samas maanteele väga lähedal asuvaid (maantee laienemisel eriti lähedal) majapidamisi ka Keila suunal ja Kalda teel. Vahetult küla keskuses asuv mürasein peab omama mingit arhitektuurilist väärtust, mitte paistma välja kohalike maanteest eralda tõkkena. <p>Sisulisemad ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Aiandi ja Kiviaia tee liiklus tuleks koondada kokku uue teega paralleelselt Paldiski maanteega. 12. Vastavalt Aiandi või Kiviaia tee otsast saaks siis maanteele või maha sõita. Aga tuleks kaaluda, et sealt samast saaks ka Paldiski mnt alt B kategooria sõidukiga (st kõrgusega umbes 2,5 m?) läbi sõita ja ka teiselt poolt maanteele peale ja maha sõita. Tunnel võiks olla madal ja laiuse poolest ka ühe sõidureaga, st ühte pidi eelisõigusega. See ei tohiks olla nii kulukas, kui uus sild üle jõe Piibehele tänava piirkonnas. Samas poleks seda silda siis ka vaja, sest võimalusega nt Aiandi teelt Keila poole sõita, saaks Väana poolt uuel ristmikult Saue suunas liikuda. 13. Kalda tee elanike olukorra parandamiseks võiks sealt lisaks kavandatud Vatsla teele viivale kavandada ka Muinasasula teelt suunata liiklus eelmises punktis nimetatud tunneli juurde. Siis saaks ka Kalda teelt mõistlikult Keila suunas liikuda. Muuhulgas saaks Kalda teelt siis ka paarisaja meetri kaugusel asuvasse mõisa mitu km lühemat teed pidi. 14. Veski ja Jõe teed peaks ühendama samasugune madal ja eelisõigusega sõidusuunas tunnel koos jalgteega nagu eelpool Kiviaia tn piirkonnas kirjeldatud. Mõis jääks külaga sellisel viisil seotuks ja küla osad ka omavahel. 15. Kiviaia ja Kalda tee poolt autoga tulevad küla keskuse külastajad peaks saama teisel pool jõge kergliikluse silla või tunneli läheduses väikese parkla. See asuks mõisale piisavalt lähedal, et kohalik liikleja ei läheks mõisa minekuks suurele maanteele. Ühtlasi võiks selline parkla olla ka sõidujagamisega autode parkimise koht. 16. Uuel tänavalt Harkus võiks Alajaama teed pikendades pääseda Aiandi teele. See looks alternatiivse võimaluse Saue ja Tallinna suunas liikumisel ja võimaldaks seeläbi eelpool kirjeldatud sõlmedes koormusi vähendada (sh transiitliiklust). <p>Meile teadolevalt ootab Transpordiamet arendusega piirnevate kinnituste omanikelt projektile tagasisidet 26. maiks 2023. Teema arutelu toimub Hüürus 25. mail ja me palume võimalusel pikendada vastmise tähtaega kahe nädala võrra, et oleks võimalik vastuste koostamisel arvestada ka koosolekul saadud informatsiooniga ja oma ettepanekutele saadud tagasisidega.</p>	<p>Hüüru küla kirdepoolse elamupiirkonna kohalikud teed (nt Saare, Salu, Tamme, Lepiku, Pääsukese, Ööbiku ja Kiviaia teed) jäävad teenindama üksnes kohalike elanikke ning nende teede kaudu ei suunata läbivat liiklust (nt Hüüru talli külastajad või rasketehnika).</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Hüüru küla kohaliku tee silla ja eskiisis esitatud kogujatee lahenduse ettepaneku tegi Transpordiametile kaalumiseks Saue vallavalitsus. Arvestades erinevate osapoolte ja avalikult arutelult saadud tagasisidet oleme otsustanud, et otstarbekam on antud piirkonnale tagada ühendus Harku liiklussõlme kaudu, läbi kavandatava kogujatee. Loobume eskiisis esitatud Priimula/Piibehele tee ja Kiviaia tänavat ühendava kogujatee ja sellega seotud Hüüru küla kohaliku tee silla kavandamisest. Juurdepääs kahe külaosa vahel on kergliiklejatele tagatud Hüüru silla kaudu. 6. Mõningane teekonna pikenedamine on riigitee normide kohaseks viimisel teatud olukordades vältimatu. Teekonna pikenedamine sõltuvad algus ja sihtpunktidest ning need võivad olla ajas muutuvad. Ei ole võimalik eeldada, et mitte kusalgi ei toimu ühtegi muutust ning teekonnad ajas ei muutu. Oleme arvestanud võimalikult palju kohalike teede struktuuri, et tagada loogiline ja toimiv lahendus. Maantee projekteerimismõnede ja ohutusele tuginedes on olemasolevate ristumiskohtade sulgemine vajalik ning juurdepääsu tagamine põhimaanteele toimub läbi kavandatavate liiklussõlmede. 7. Mõningane teekonna pikenedamine on riigitee normide kohaseks viimisel teatud olukordades vältimatu. Teekonna pikenedamine sõltuvad algus ja sihtpunktidest ning need võivad olla ajas muutuvad. Ei ole võimalik eeldada, et mitte kusalgi ei toimu ühtegi muutust ning teekonnad ajas ei muutu. Riigitee ohutuse tagamiseks on vajalik olemasolevad ristumiskohad sulgeda ning tagada juurdepääs autodele läbi liiklussõlmede (antud juhul läbi Hüüru liiklussõlme). Hüüru mõisale on küla elanikel tänu Hüüru küla väiksusele võimalik juurde pääseda kergliiklusteede kaudu. Hüüru mõis jääb mõistliku jalutuskäigu kaugusel igast küla osast liikudes. Transpordiamet kavandab ühenduste tagamiseks ka kergliiklustee tunneleid. 8. Bussipeatuste mõningane nihkumine on vajalik, et tagada riigitee ohutus ja selle korrahane toimimine. Analüüsimise võimalusi Hüüru bussipeatuse nihutamiseks. Võimalusel kavandame need Väana jõele lähemale, kuid tulenevalt ruumipuudusest (kitsastest oludest Hüüru küla keskel) tuleb need endiselt kavandada Väana jõest põhja poole (Tallinna poole). 9. Mõningane teekonna pikenedamine on riigitee normide kohaseks viimisel teatud olukordades vältimatu. Teekonna pikenedamine sõltuvad algus ja sihtpunktidest ning need võivad olla ajas muutuvad. Ei ole võimalik eeldada, et mitte kusalgi ei toimu ühtegi muutust ning teekonnad ajas ei muutu. Hüüru tallidele
--	---	--

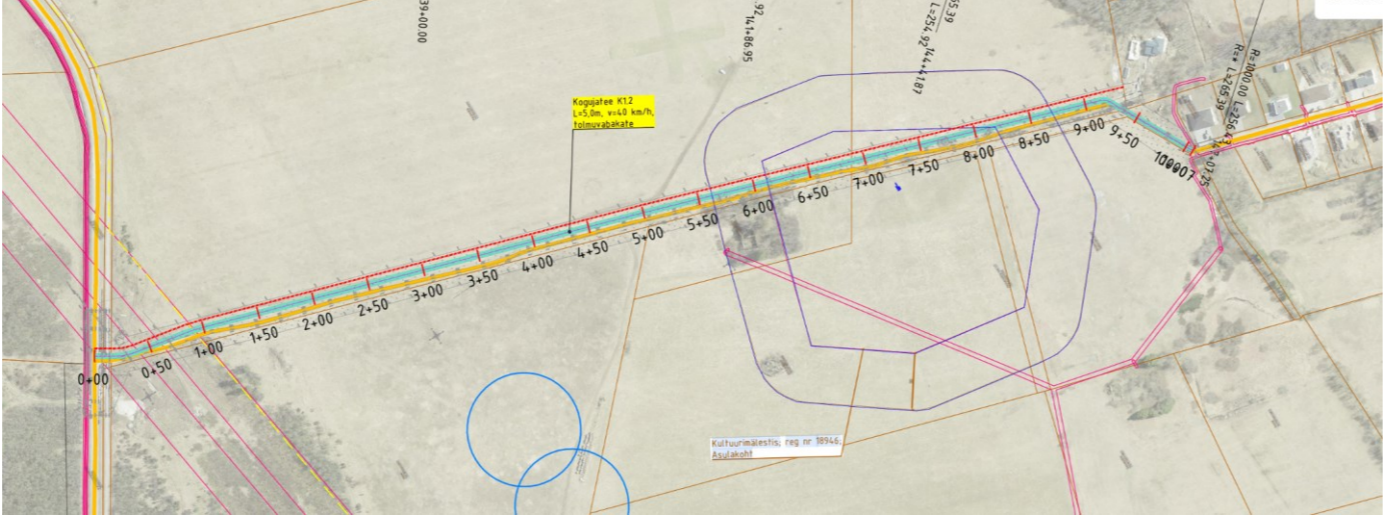

			<p>on tagatud juurdepääs Harku liiklussõlme kaudu ja Hüüru veskile Harku liiklussõlme kaudu läbi kohalike teede.</p> <p>10. Projekteerimistingimuste eelnõu ja eskiisprojekti koostamise raames ei ole koostatud mürauuringut. Mürauuring koostatakse projekti järgnevates etappides. Selle tulemustest lähtuvalt nähakse ette müratõkkeseinad riigitee lõikudel, kus müra piirnõrmi ülevatavad lubatud. Müratõkkeseina visuaalne välimus valitakse projekti järgnevates etappides ning eesmärk on, et müratõkkesein sobituks külakeskkonda.</p> <p>11. Täiendavat kogujateed kavandada ei ole sobilik ega mõistlik. Arvestades kogukonna arvamusi ning punktides 4 ja 5 antud selgitustest lähtuvalt kavandame suundristmiku Kiviaia tn asemel Aiandi tänavale ning juurdepääs Hüüru küla kirde nurgale kavandame Harku liiklussõlme kaudu. Täiendava paralleelse kogujatee kavandamine ei ole otstarbekas. Ühenduste tagamisel on sobilik kasutada ära võimalikult palju olemasolevaid kohalikke avalikke teid.</p> <p>12. Transpordiamet tagab juurdepääsu Hüüru küla erinevatele pooltele kogujateede ning liiklussõlmede kaudu. Sellega on tagatud ka optimaalne lahendus igapäevaseks liikumiseks tömbepunktide ja kodu vahel (Tallinn, Saue, Keila, Harku vms). Hüüru küla siseselt on tagatud jalakäijate ja jalgratturite liikumine otse üle põhimaantee kergliiklustee tunnelite kaudu ning üle jõe Hüüru silla kaudu. Transpordiamet selgitas avalikul arutelul, miks sõiduautodele ei ole tehniliselt mõistlik kavandada otse läbipääse üle põhimaantee. Tegemist oleks kitsastes oludes tehniliselt kallite lahendustega, tagamaks nõuetekohaseid nähtavusi ning pikikaldeid. Samuti tekitab kõnealuste ühenduste ja läbipääsude tegemine täiendava läbiva liikluse elamute piirkonnale, mille vastu avalikul arutelul oldi.</p> <p>Hüüru küla kirde ja loode osade kinnistutele on ette nähtud juurdepääsu tagamine läbi Harku liiklussõlme. Arvestades kogukonna arvamusi ning punktides 4 ja 5 antud selgitustest lähtuvalt kavandame suundristmiku Kiviaia tn asemel Aiandi tänavale ning juurdepääs Hüüru küla kirde nurgale kavandame Harku liiklussõlme kaudu.</p> <p>13. Punktides 4, 5 ja 12 toodud põhjendustest lähtuvalt ei ole tunneli kavandamine sobilik. Teisele poole maanteed tagatakse juurdepääs kergliiklejatele läbi kavandatava kergliiklusteetunneli. Sõiduautodele on teisele poole maanteed võimalik sõita läbi Harku liiklussõlme. Vastavalt üldplaneeringule on Kalda tee ühendatud kohaliku teedevõrgustikuga läbi kohaliku tee nr 7270325 Muinasasula tee ning see tagab juurdepääsu nii olemasolevale külaosale, kui ka tulevastele arendustele, mis on ette nähtud Saue valla üldplaneeringus.</p> <p>14. Transpordiamet tagab juurdepääsu Hüüru küla erinevatele pooltele kogujateede ning liiklussõlmede kaudu. Sellega on tagatud ka optimaalne lahendus igapäevaseks liikumiseks</p>
--	--	--	---

		<p>tõmbepunktide ja kodu vahel (Tallinn, Saue, Keila, Harku vms). Hüüru küla siseselt on tagatud jalakäijate ja jalgratturite liikumine otse üle põhimaantee kergliiklustee tunnelite kaudu ning üle jõe Hüüru silla kaudu. Transpordiamet selgitas avalikul arutelul, miks sõiduautodele ei ole tehniliselt mõistlik kavandada otse läbipäase üle põhimaantee. Tegemist oleks kitsastes oludes tehniliselt kallite lahendustega, tagamaks nõuetekohaseid nähtavusi ning pikikaldeid. Samuti tekitab kõnealuste ühenduste ja läbipääsude tegemine täiendava läbiva liikluse elamute piirkonnale, mille vastu avalikul arutelul oldi.</p> <p>Samuti tõstaks see riigimaantee muldkeha niivõrd kõrgele, et tegemist ei oleks sõbraliku elukeskkonnaga Hüüru küla keskosas.</p> <p>Teekondade pikenemine on tulenevalt riigitee ohutuse tagamisest ja maantee projekteerimisnormide kohaseks viimisest paratamatud. Riigitee ohutuse tagamiseks on vajalik olemasolevad ristumiskohad sulgeda ning tagada juurdepääs autodele läbi liiklussõlmede (antud juhul läbi Hüüru liiklussõlme). Hüüru mõisale on küla elanikel tänu Hüüru küla väiksusele võimalik juurde pääseda kergliiklusteede kaudu, mille jaoks kavandatakse ka kergliiklustee tunneleid.</p> <p>15. Kirjeldatud parkla kavandamine ei ole käesoleva projekti eesmärkidega seonduv ning ei ole riigitee arendamise seisukohast (riigitee ohutuse ja korra kohase toimivuse seisukohast) vajalik. Transpordiamet ei saa riigi vahendite eest rajada kohaliku omavalitsuse või eraettevõtete arendushuvidest lähtuvaid vajadusi.</p> <p>Transpordiamet kaalub projekti koostamise käigus „Pargi ja reisi“ asukohtade kavandamist, juhul kui see on vajalik.</p> <p>16. Arvestades kogukonna arvamusi kavandame juurdepääsu Hüüru küla kirde küljele läbi Harku liiklussõlme uue kogujatee, mis jõuab Aiandi teele. Sh kavandatakse suundristmik Kiviaia tänava asemel Aiandi tee kaudu. Sellega tagatakse, et Hüüru küla kirde poolne elamu piirkonna kohalikud teed (nt Saare, Salu, Tamme, Lepiku, Pääsukese, Ööbiku ja Kiviaia teed) jäävad teenindama üksnes kohalikke elanikke ning nende teedele ei suunata läbivat liiklust.</p> <p><u>Otsused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Võtta arvamused teadmiseks. 2. Mitte arvestada ettepanekuga säilitada Hüüru vana sild. 3. Mitte arvestada ettepanekuga kaaluda Hüüru küla läbivat riigitee lõiku 1+1 ristlõikena. Ettepanek on vastuolus maantee projekteerimisnormidega ja Transpordiameti juhendmaterjalidega. Samuti ei tagaks 1+1 maantee Paldiski maanteel piisavat läbilaskvust ning oleks liiklusohutuse seisukohalt ohtlikum. 4. Kavandada suundristmik kohaliku tee nr 7270174 Kiviaia tänava asemel kohaliku tee nr 7270231 Aiandi teele.
--	--	---

			<p>Juurdepääs Hüüru küla kirde osale tagada Harku liiklussõlme kaudu läbi kavandatava kogujatee, mis tuuakse välja kuni Aiandi teeni.</p> <p>5. Võimalusel kavandada eskiisis esitatud Hüüru bussipeatus Väana jõe lähemale.</p> <p>6. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada Kiviaia tänava ja Aiandi tee jaoks täiendav kogujatee paralleelselt riigiteega nr 8 Tallinn–Paldiski.</p> <p>7. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada sõiduautotunnel. Kalda tee ühendada kohaliku teedevõrgustikuga läbi kavandatava kohaliku tee nr 7270325 Muinasasula tee ja tee nr 7270226 Vatsla tee.</p> <p>8. Mitte arvestada ettepanekutega sõiduauto tunnelite kavandamiseks.</p> <p>9. Mitte arvestada ettepanekuga parkimisalade kavandamiseks, kuna see on vastuolus projekti eesmärkidega.</p> <p>10. Arvestada ettepanekuga kavandada ühendustee Harku liiklussõlme ja kohaliku tee nr 7270231 Aiandi tee vahel.</p>
12	<p>Männiku tee 11 19801:001:3266</p> <p>Männiku tee 13 19801:001:3267</p> <p>e-kiri 25.05.2023 11:44</p>	<p>Eskiisprojektist ei selgu, kuidas plaanitakse tulevikus lahendada juurdepääs Männiku tee kinnistutele. Seoses sellega palume kaaluda võimalusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jätta avatuks väljapääs Männiku teelt riigitee Tallinn-Keila suunale (Kumna küla mahasõidu kiirendusraja pikendusele). See on samuti oluline operatiivteenistuste kiire juurdepääsu seisukohalt; - ühendada Männiku ja Alajaama tee tunneliga, mis tagaks lühema ja oluliselt liiklusohutuma (külavaheta) juurdepääsu riigitee Keila-Tallinn suunale läbi kavandatava Harmeti liiklussõlme; - Männiku tee ühendamist Kumna külaga ka läbi Kivikirsi tee paralleelselt olemasoleva kergliiklustee ja riigiteega. <p>Samuti rõhutame, et igal juhul peab mõistlik ja toimiv liiklusskeem (nt Liinivälja tee pikenduse kaudu) toimima juba teehituse protsessi käigus; kohalikel elanikel ja ettevõtetel (s.h kaupa toovad veoautod, prügiveedu jms) peab olema tagatud võimalus mõistlikult liigelda.</p>	<p><u>Põhjendused/Selgitused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riigiteega ristumiskohtade kavandamisel tuleb projekteerimisel arvestada maantee projekteerimismõistlikust ja Transpordiameti juhenditest. Vastavalt nõuetele ei ole ristumiskoha säilimine võimalik tekitades liiklusohutusse olukordi kahe omavahel lähedastiku oleva ristumiskoha vahel. Juurdepääsu võimalused (sh päästeteenistuse) on tagatud kõigis suundades läbi Tutermaa liiklussõlme, kogujateede ja kohalike teede. 2. Tunnelit kohaliku tee nr 1980006 Alajaama tee ja kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee (rahvakeeli Männiku tee) vahel ei ole majanduslikult mõistlik kavandada, kuna Tutermaa liiklussõlme viadukt täidab sama eesmärgi. Tunneli kavandamine antud lõigus ei ole mõistlik ka tulenevalt asjaolust, et igas suunas liikumiseks oleks autojuhil endiselt vajalik sõita läbi Tutermaa liiklussõlme. 3. Arvestame ettepanekut kohaliku tee nr 1982389 Liinivälja tee pikendamisega Mõnumetsa teeni. Tegemist oleks loogilise jätkuna kohalike teedevõrgule ning välistaks üleliigsed ümbersõidud Mõnumetsa teele. <p><u>Otsused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga jätta riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski ja kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee ristmik avatuks. Projekt esitada arvamuse andmiseks Päästeametile. 2. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada kohaliku tee nr 1983015 Mõnumetsa tee ja kohaliku tee nr 1980006 Alajaama tee ühendamiseks tunnel. 3. Võimalusel arvestada ettepanekuga ühendamaks kohaliku tee nr 1982389 Liinivälja tee kohaliku teega nr 1983015 Mõnumetsa teega. Teha täiendavat koostööd kohaliku omavalitsusega ja maaomanikega.

13	<p>T.S. Alajaama tee 1 KÜ Rukkihundi OÜ 25.05.2023 19:49</p>	<p>Osaesin 9. mail arutelul Harku lasteaia. Olen ise Rukkihunt OÜ juhataja ja samas ka kõrvalasuva 4. korteriga elumaja Alajaama tee 1 korteriühistu esimees. Mis korteriühistut puudutab siis elanikud soovivad Paldiski mnt. 2 + 2-realiseks ehitamisel müratõkkeseina tegemist kuna see 2-kordne maja asub kohe Paldiski mnt. ääres. Kuna Paldiski mnt.-lt sisse- ja väljasõitmise võimalus kaob praegusest ristmikust üldse ära siis minu arusaamist mööda jääb juurdepääs nii kortermajani kui ka Rukkihundi kinnistuni Tallinna ringtee poolt Alajaama teed kaudu (kas Keila poolt tulles ka saab Alajaama teele pöörata?). Paldiski mnt.-lt Keila poolt tulles tekib võimalus Kumna-Harmeti juurest paremale keerata ja veidi aja pärast taas paremale uuele teele (praegu seal põllud, projektis märgitud rohelisega) keerata mis kulgeb n.ö. kinnistute tagant ja jõuab Alajaama teele välja. Kusjuures juurdepääs Rukkihundi kinnistule (19801:012:0519) saakski olema vaid sealtkaudu. Ma ise eelistaks, et see uus teets tuleks minuni jaotusvõrgu Keila alajaama poolsest nurgast. Kinnistu piirini ehitab vist teotsa ikkagi Transpordiamet? Keila alajaama ligipääs oleks minu meelest ka sealtsamast. Vaevalt, et strateegiliselt tähtsa objekti nagu alajaam on, ligipääs hakkaks olema läbi minu kinnistu ja ümber minu hoonete. Tallinna poolt tulles on tõenäoliselt Rukkihundi kinnistuni jõuda veidi keerulisem. Oli vist vaja paremale maha sõita, sealt Harmetist mööda, edasi ristmikult mitte Kumnasse vaid vasakule pöörata, Paldiski mnt. alt või ülevalt läbi ja edasi mööda uut teed Alajaama tee poole. Ma teen ekspordiks aiameõblit ja eks rekkadel saab esialgu keeruline olema minuni jõuda. Mul on praegu detailplaneering tegemisel ja eks see seisabki Transpordiameti teedeehituse projekti taga. Millalgi on kindlasti vaja tootmist laiendada ja siis peab olenevalt juurdepääsust vaatama kuhu ja mis hoonet on mõistlik paigutada. Üks asi veel. Ma olen valmis mõtlema kas Rukkihundi kinnistule jäävat Paldiski mnt. teekaitsevööndi maad riigile müüa. P.S. Ma küll ei puutu ise asjasse aga olen nõus, et Tutermäe keskusest ca 1 km Tallinna poole (kilomeetripool on vist 21.) võiks tee laiemaks minemise planeerida pigem praeguse põllu poole kui hakata teiselt poolt metsa maha võtma. Seda enam, et seal on inimeste eluhooned.</p>	<p>Selgitused:</p> <ol style="list-style-type: none"> Müra leevendavad meetmed nähakse ette peale mürauuringu (müra modelleerimise) teostamist. Riigiteega külgnevatele lõikudele, kuhu vastavalt seadustele ja normidele on vajalik kavandada müraleevendusmeetmed, nähakse ette müraleevendusmeetmed. Riigiteelt nr 8 Tallinn–Paldiski jääb juurdepääs Alajaama teele läbi Tutermäe liiklussõlme ja kavandatavate kogujateede. Kohaliku tee nr 1980006 Alajaama tee ja Paldiski maanteelt ristumine ei säili tulenevalt vastuoludest normidele ja liiklusohutuse kaalutlustel. Liiklussõlmede lahendused täpsustuvad projekti järgnevates etappides ning liiklussõlmed kavandatakse sedasi, et kõik suunad oleksid sõidukijuhtidele (sh raskeveokitele) arusaadavad jõudmaks oma sihtpunkti. Juurdepääsu asukoht Rukkihundi kinnisasjale tuleb välja selgitada Teie poolt koostamisel oleva detailplaneeringu raames. Transpordiametil ei ole vastuväiteid juurdepääsu lubamiseks kavandatavalt kogujateelt. Transpordiamet selgitab riigitee arendamiseks vajaliku ruumivajaduse välja järgnevates projekti etappides ning sellega seoses ka võõrandamiseks vajalikud maaüksuste alad. Kogu riigitee kaitsevööndis olevate riigitee alust maad meil kindlasti ei ole ning seda saab kinnisasja omanik kasutada vastavalt seadustest tulenevaid piiranguid arvestades. <p>Otsus: Tegemist on eelnõud puudutavate täiendavate küsimuste ja arvamustega. Võtta arvamused teadmiseks.</p>
14	<p>L.L Hüüru küla, Kreegi talu e-kiri 26.05.2023 10:28</p>	<p>Allpool olevad ettepanekud on elanikult, kes elab arvamuse avaldusele lisatud kaardil punktis, mis on tähistatud # (lillas ringis). Kõik soovid ja murekohad on tähistatud lilla ringikesega/ruudukesega, mille keskel on number. Esmalt tahan rõhutada, et kui pakutud projekt peaks esitatud kujul teoks saama, siis halvenevad oluliselt meie pere, kuhu kuulub kolm põlvkonda, liikumisvõimalused ja elukvaliteet. Eriti suur mure on meil 2021. augustis sündinud tütre pärast, sest on raske ette kujutada, kuidas ta hakkab aastate pärast koolis käima. Lisaks pikeneb teekond lasteaeda. Jalgsi ja ka jalgrattaga liikujate ohutuse peale ei ole praegu üldse mõeldud. Pakutud lahendused ei ole meile seega vastuvõetavad.</p> <ol style="list-style-type: none"> "Püha" bussipeatuse kadumine (on hetkel 100-150 m kaugusel) tähendab seda, et edaspidi hakkaks lähim bussipeatus olema Hüürus ca 3,5 km või Kiias ca 5,5 km kaugusel. Teisele poole teed (küla) pääseme väga pika ringiga ja juurdepääs kergliiklusteele on kaugel. Kergliiklustee hakkab olema meie majast teisel pool neljarealist teed. Linnulennult on tulevane kergliiklustee üle tee 100 m kaugusel) ning mööda kogujateed ca 2,5 km kaugusel (eeldusel, et üldse jala saab üle hüüru liiklussõlme viadukti). Kergliiklustee on seega väga oodatud, olen juba praegu usin rattaga Tallinnas tööl käija. Palun kindlasti planeerida mürareostuse vähendamiseks müratõkkesein. Kaardil tähistatud lilla joonega. Võimalusel rajada lisa ühendustee (200 m), mis vähendaks osadele külaelanikele väljasõitu viaduktile 800m jagu. Alternatiivina palun kaaluda tunneli rajamist, et oleks võimalik otse sõita "Kõrvalmaantee K1.7" peale. Niimoodi paraneb juurdepääs kergliiklusteele ning teisele poole teed jäävale külale ja ei oleks vaja rajada kogujateed K.15. 	<p>Põhjendused/Selgitused:</p> <ol style="list-style-type: none"> Arvestame külaelanike kirjalikke ja avalikul arvamusel esitatud arvamustega, säilitamaks Pühaküla bussipeatus. Sh kavandame selle jaoks ka täiendav kergliiklusteetunneli Pühaküla bussipeatuse vahetusse lähedusse, et kergliiklejatel oleks võimalik ohutult jõuda teisele poole riigiteed. Võtame Teie arvamuse teadmiseks ning selgitame, et Pühaküla bussipeatuse vahetusse lähedusse on kogukonna seisukohti arvestades kavas kavandada kergliiklusteetunnel, mis tagab külaelanike juurdepääsu ka teisele poole riigiteed. Müra leevendavad meetmed nähakse ette peale mürauuringu (müra modelleerimise) teostamist. Riigiteega külgnevatele lõikudele, kuhu vastavalt seadustele ja normidele on vajalik müratõkkeseinad kavandada nähakse müraleevendusmeetmed ette. Täiendava ühendustee (kohaliku tee) kavandamine ei ole riiklik huvi. Täiendavate kohalike teede kavandamise osa pöörduda kohaliku omavalitsuse poole. Sõidutee tunneli kavandamine ca 600 m kaugusele perspektiivsest liiklussõlmest ei ole majanduslikult mõistlik. Hüüru liiklussõlm on kavandatud ca 600 m kaugusel, mis tagab

		<p>juurdepääsu kõikidele suundadele. Juhul kui kavandataks eraldi viadukt üle põhimaantee, siis Tallinna ja Keila suunas liikumiseks oleks endiselt vajalik läbida Hüüru liiklussõlme ning sellest tulenevalt teekond ei lüheneks. Sh ei oleks Transpordiameti hinnangul kahe külapoolse vahel autoliiklus väga suur, mis põhjendaks eraldi viadukti rajamist. Näeme ette kergliiklusteetunneli kavandamise Puhaküla bussipeatuse lähedusse, et tagada kergliiklejate võimalused riigitee ületamiseks.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tegemist on arvamusega. Võtame arvamuse teadmiseks. Säilitada Puhaküla bussipeatuse asukohas bussipeatus. Kavandada kergliiklustee tunnel Puhaküla bussipeatuse vahetusse lähedusse, tagamaks kergliiklejate teeületusvõimalused. 2. Tegemist on arvamusega. Võtame arvamuse teadmiseks. Kavandada kergliiklustee tunnel Puhaküla bussipeatuse vahetusse lähedusse, et tagada kergliiklejate teeületusvõimalused. 3. Projekti järgmistes etappides teostada müra modelleerimine ja näha ette vastavad müraleevendusmeetmed riigitee lõikudes, kus müratase ületab seadusest tulenevaid piirnorme. 4. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada täiendav juurdepääs. Kohalike teede kavandamine ei ole Transpordiameti pädevuses. 5. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada sõidutee tunnel esitatud asukohta.
<p>15. U.O; Rohtlaane tee 7 Hüüru küla elanik 26.05.2023 14:09</p>	<p>Soovime teatada, et meie ei soovi kogumistee rajamist teele katastritunnusega 72701:002:1788, mis viib liikluse Rohtlaane tee privaatseesse tänavasse. Sellega seoses teeme ettepaneku rajada hoonete (katastritunnus: 72701:002:0103) ja (katastritunnus: 72701:002:1791) kogumistee avalikule Marju teele (katastritunnus: 72701:002:1502).</p>	<p>Põhjendus: Suurevälja 4 detailplaneeringu kohaselt on kohalik tee nr 7270390 Rohulaane tee määratud avalikuks kasutuseks. Sh on Rohulaane tee kaudu tagatud detailplaneeringus ka juurdepääs Rohulaane tee 14 (72701:002:1791) kinnistule. Rohulaane tee jääb endiselt tupiktänavaks. Transpordiamet ei soovi ega kavatse suunata sellele teele läbivat liiklust. Transpordiamet kaalub ettepanekut tagada juurdepääs läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsusega ja Mihkli kinnistu (72701:002:0805) omanikuga kaaluda juurdepääsutee kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava. 2. Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole, siis kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 detailplaneeringu lahendusele.

<p>16</p>	<p>Karjavälja 72701:001:1979</p> <p>e-kiri 26.05.2023 19:28 e-kiri 26.05.2023 16:06</p> <p>SRV Ehituse AS / Mare KV Invest OÜ / Karatex Group OÜ</p>	<p>Olete pöördunud meie poole arvamuse avaldamiseks seoses Harku-Keila teelõigu projekteerimistingimuste menetlusega.</p> <p>Mare ja Karjavälja kinnistute kohta on koostamisel detailplaneering, kus on kavandatud arendusala teenindav peatee osaliselt Mare ja osaliselt Karjavälja kinnistule. Omanike võrdse kohtlemise printsiibil on tee kavandatud mõlemale kinnistule võimalikult võrdses ulatuses.</p> <p>Teekoridor kattub põhimõtteliselt teie poolt projekteeritava kogujateega Karjavälja kinnistul.</p> <p>Meie palve on tee projekteerimisel arvestada detailplaneeringu järgse teekoridoriga. Teeme ettepaneku sõidutee rajatise kavandada detailplaneeringus kavandatud kohta. Projekteerimisel palume arvestada samuti sellega, et olemasolev reoveekanaliseerimise torustik ei jääks sõidutee rajatiste alla. Omavalitsus ja võrguvaldaja eelistavad, et tehnovõrgud ei jääks sõidutee alla.</p> <p>Projekteeritav kogujatee:</p>  <p>Detailplaneeringu lahendus:</p>  <p>Oleme valmis lahendust koos teiega täpsemalt arutama. Soovi korral väljastame teile detailplaneeringu joonise</p>	<p>Põhjendus: Transpordiametile teadaolevalt ei ole antud kogujatee lõigus detailplaneeringuid algatatud ega kehtestatud. Transpordiametil ei ole vastuväiteid kogujatee nihutamise osas. Lahendust täpsustatakse eelprojekti koostamisel.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekuga kavandada kogujatee K1.2 asukoht lähtuvalt ettepanekust ja detailplaneeringu eskiisist. Kavandatava kogujatee parameetrid kavandada vastavalt eskiislahendusele. 2. Küsida arendajalt ajakohane geodeetiline uuring ja detailplaneeringu eskiislahenduse joonised.
<p>17.</p>	<p>Kiia, Püha ja Hüüru küla elanike ettepanekud</p> <p>e-kiri 26.05.2023</p>	<p>Riigitee 8 Tallinn-Paldiski km 13,9-24,2 Harku –Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 Harku Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste menetlusse kaasamise raames</p>	<p>Selgitused:</p> <p>Üldine: Transpordiamet lähtub riigiteede arendamisel riiklikest eesmärkidest, riiklikest planeeringutest,</p>

	<p>25.05.23 Hüüru mõisas toimunud avalikul arutelul Transpordiameti tutvustatud riigitee 8 eskiisprojekti ja eelprojekti juures jääb arusaamatuks, miks kaldutakse kavandatavate tegevuste juures kõrvale EL direktiivides ja Eesti strateegilistes arengudokumentides ettenähtud arengusuundadest ja väärtuspõhistest eesmärkidest, mis põhinevad üleilmsetel suundumustel ja säästval arengul.</p> <p>Kavandatud tegevused põhinevad üksnes liiklusloenduse tulemustel, selle alusel tehtud autostumise kasvuprognosil ja põhjendamatul eeldusel, et Hüüru, Püha ja Kiia küla vaheline maanteelõik on tarvis igal juhul 2+2 maanteena välja ehitada. On ilmne, et sellisele järeltulele võimaldas jõuda üksnes tegevuse kahjustavate mõjude ja alternatiivsete säästva arengu põhimõtetest lähtuvate võimaluste arvestamata jätmise.</p> <p>Kohalike elanike soovime näha riigimaanteede arendamist eranditult viisil, mis arvestab adekvaatselt tegevuse kõigi oluliste mõjudega, eelistades alternatiivide olemasolul säästvaid lahendusi, eesmärgiga realiseerida teadlikult EL säästva arengu põhimõtteid.</p> <p>Kavandatava tegevuse peamised puudused ja vastuolud arengudokumentidega on järgmised:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ebaõige on avalikul arutelul Transpordiameti väljendatud seisukoht nagu tuleneks Paldiski maantee 2+2 lahenduse väljaehitamise kohustus Harju maakonnaplaneeringust ja Saue valla üldplaneeringust. Harju maakonnaplaneering 2030+ osas 4.1.1. Maanteed tuuakse välja kavandatavad perspektiivsed trassikoridorid, mh nähakse ette: Tallinna-Paldiski (põhimaantee nr 8) ja Tallinna ringtee (põhimaantee nr 11) rekonstrueerimine liiklusohutuse ja läbilaskvuse tagamiseks. <p>Saue valla kehtivas üldplaneeringus, peatükis 10 Transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri üldise asukoha ja nendes tekkivate kitsenduste ning liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine kohaselt nähakse ette: Tallinn-Paldiski maantee 2012.aasta kehtestatud Saue valla üldplaneeringujärgses trassikoridoris 2+2 rajalisena Tallinnast Juuliku-Tabasalu tee ristmikuni ning olemasoleva laiussega sellest edasi kuni Keilani.</p> <p>Eeltoodu kinnitab, et otsest 2+2 lahenduse väljaehitamise kohustust planeeringutest ei tulene. Lisaks on planeeringutes sätestatud eesmärgid võimalik saavutada mitmete erinevate tegevuste koosmõjus ka ilma 2+2 lahendusega.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Transpordiameti kavandav tegevus ei arvesta riigi strateegilistes arengudokumentides sätestatud väärtuspõhiste eesmärkidega, milleks on säästev areng, keskkonnamõju vähendamine, müra ja saaste vähendamine, kliimanetraalsuse saavutamine, tervisliku tasakaalustatud elukeskkonna säilitamine ja loomise vajadus jms. Samuti ei arvestata vahenditega, mis on ettenähtud eesmärkide saavutamiseks. Transpordi ja liikuvuse valdkonnas nendeks vahenditeks ennekõike autoliikluse vähendamine maanteedel teadlikult suunatud meetmete abil ehk ühistranspordi kasutatavuse suurendamise kaudu ja raudteetranspordi senisest tõhusama kasutamise kaudu nii reisijate kui kaupade veoks ning kohustuse kaudu eelistada uue taristu ehitamisel väikseima keskkonnamõjuga alternatiive. Eelmärgitud eesmärkide suunas tuleb liikuda sõltumata liiklusloenduse tulemustest, mis tähendab, et isegi liikluskonnamõju suurendamise korral ei saa olla esimeseks meetmeks sõiduradade juurde ehitamise ja kiiruse tõstmise kavandamine, kuna suurem kiirus maanteel põhjustab suuremat müra ja saastet, kahjustab loodus- ja elukeskkonda, suurendab terviseriske ning töötab vastu väärtuspõhiste eesmärkidele, mille riik on seadnud. <p>On põhjendamatu, et Transpordiamet on Paldiski maantee arendamisel juba enne projekteerimistingimuste väljastamist, tegevuse eelnõu faasis jäigalt kinni enda valitud 2+2 lahenduses, lükates avalikul arutelul tagasi kohalike elanike kõik katsed arutleda loodus- ja elukeskkonda säästvate alternatiivide osas kooskõlas riigi valitud väärtuspõhiste eesmärkidega.</p> <p>Alternatiivsete säästvate lahenduste arvestamise kohustus tuleneb transpordi ja liikuvuse arengukavast, milles märgitakse, lk 15: Arendame transpordisüsteemi säästvalt. Taristu ja teenuste arendamise planeerimisel tuleb arvestada ka seda, kui palju arendab kavandatav investeering säästvat liikuvust (nt kui palju vähendab see keskkonnamõju, suurendab ühistranspordi kasutajate arvu, toetab rohelist logistikat).</p> <p>Transpordi ja liikuvuse arengukava lk 24 on toodud taristu arendamise üldpõhimõtted: Transpordisüsteemi arendamisel ja investeerimisotsuste langetamisel järgitakse esmajärjekorras nn nelja astme printsiipi: enne kui lahendada transpordiprobleem uue taristu ehitamisega, tuleb läbi kaaluda kõik muud alternatiivid, nt kas oleks</p>	<p>liiklusohutusprogrammide ning näeb ette arendamisvajadusi lähtuvalt riigiteede ohutuse ja toimivuse tagamiseks. Riigiteel nr 8 Tallinn–Paldiski on toimunud mitmeid hukkunuga liiklusõnnetusi, palju raskeid liiklusõnnetusi ning liiklussagedus on aastate jooksul kasvanud tasemele, mis eeldab riigitee olulist ümberehitamist ning normidekohaseks viimist.</p> <p>Sh juhime tähelepanu, et Eesti seadused, normid ja standardid põhinevad Euroopa Liidu direktiividel ning arvestavad muuhulgas ka liiklusohutuse minimaalsete tasemete ja riigiteede toimivuse tagamiseks. Üheks säästva arengu põhimõtteks on ka liiklusohutuse tagamine.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Harju maakonnaplaneeringus ja Saue valla üldplaneeringus on märgitud riigitee nr 8 perspektiivseks või rekonstrueeritavaks (sh oluliselt muudetavaks) maanteeks. <p>Juhime tähelepanu, et planeering ei kohusta kehtestatud kujul täies ulatuses realiseerima, vaid annab üksnes võimaluse edasiseks arendustegevuseks kavandatud mahus. Sh annab selle võimaluse ka Harju maakonnaplaneering ja Saue valla üldplaneering. Vajadust planeeringut realiseerida tuleneb reaalsest olukorrast liiklusest ning arvestades riiklike huve, et tagada riigiteel nr 8 õigusaktide ja normide kohane liiklusohutus ja selle korrahane toimivus, s.h arvestades ka riigitee funktsiooni. Riigitee nr 8 ümberkavandamise vajadus 2+2 maanteeks tuleneb maantee projekteerimisnormide minimaalsetest nõuetest, et tagada riigiteel ohutus ja toimivus.</p> <p>Sh juhime tähelepanu, et Transpordiamet realiseerib esmajoonel üksnes riigitee nr 8 lõigud, kus see vajadus on praeguste uuringute valguses suurem. Esmases mahus arendab Transpordiamet riigitee lõiku km 13,9-17,25, kus vastavalt liiklusuuringule on liiklussagedused kõige suuremad. 2. Riigi üheks strateegiliseks dokumendiks on Harju maakonnaplaneering, millest lähtuvalt on ette nähtud riigitee nr 8 liiklusohutuse ja läbilaskvuse suurendamine, et tagada õigusaktide ja normide kohane lahendus. Transpordiamet lähtub taristu kavandamisel strateegilistest dokumentidest ning võtab riigitee arendamisel kasutusele vajaminevad meetmed, et tagada ka teised riiklike eesmärkide täitmised. On selleks loodus- ja elukeskkonna kaitsmine, terviseriskide leevendamine vms vastavalt keskkonnamõju eelhinnangule. <p>Liiklusuuring on projekti üheks lähteandmetest ning Transpordiamet peab projekti koostamisel arvestama liiklusuuringu tulemustega, et tagada õigusaktidest ja normidest tulenev riigitee ohutus ja korrahane toimimine. 3. Riigitee nr 8 vastab põhimaantee funktsioonile, kuna ühendab pealinna ja Paldiski linna raudtee sõlmpunkti ja sadamaga (näiteks Paldiski Lõunasadam). </p></p>
--	--	---

	<p>võimalik lahendada probleemi nõudluse mõjutamisega, taristu tõhusama kasutusega või taristu pisemate kohandamisega.</p> <p>Jääb arusaamatuks, kuidas aitab Transpordiameti valitud 2+2 lahendus parandada säästvat liikuvust, vähendab keskkonnakoormust, suurendab ühistranspordi kasutajate arvu ja toetab rohelist logistikat, kuivõrd kõik kavandatud tegevused on suunatud vastupidisele, st keskenduvad autostumise kasvule ja autoliiklusele jätkuvate eeliste loomisele uute kiirete ressursimahukate eritasandlitse lahenduse väljaehitamise näol, suurendades keskkonnakoormust, müra ja saastet ning halvendades märkimisväärselt kohalike elanike elukeskkonda ja suurendades terviseriske. Kui transpordi ja liikuvuse arengukavas ettenähtud alternatiivide arvestamine, taristuprobleemide lahendamine nõudluse mõjutamisega, taristu tõhusama kasutusega või taristu pisemate kohandamisega oleks reaalselt kaalumist ja arvestamist leidnud, ei oleks 2+2 lahenduse eskiisprojekti ja eelprojekti jõutudki.</p> <p>3. Paldiski maantee arendamisel tuleb vaadata üle kõnealuse tee vastavus põhimaantee definitsioonile. Majandus-ja taristuministri 25.06.2015 määruse nr 72 § 1 lg 2 järgi Põhimaantee ühendab pealinna teiste suurte linnandega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Paldiski maantee sellisele määratlusele ei vasta, kuna maanteel puudub otseühendus pealinna ja teiste suuremate linnade või sadamatega. Reaalselt ühendab Paldiski maantee Tallinna väikelinn Keilaga ning otseühendus sadamatega Paldiski maanteel puudub. Eelmärgitust tulenevalt vastab Paldiski maantee määruse § 1 lg 3 järgi tugimaantee kirjeldusele, mille kohaselt Tugimaantee ühendab linnu omavahel ning linnu põhimaanteedega.</p> <p>Mis puudutab Paldiski maantee kuulumist üleeuroopalise TENT-T võrgustiku teede nimekirja, siis ka see nimekiri vajab korrigeerimist, kuna Eesti suurusel riigil ei pea olema samas suunas paralleelselt 4-6 km vahega kulgevad mitut TENT- võrgustiku teed, piisab kui TENT-T ühendus tagatakse riigiteede 11 ja 4 kaudu, mis kulgevad Paldiski maanteega paralleelselt ja on juba 2+2 lahenduses väljaehitatud. Paldiski maantee tegelikust funktsioonist lähtuv käsitlemine tugimaanteena võimaldaks hoida maanteeklassi madalamana ja aidata kaasa säästva arengu eesmärkide paremale saavutamisele.</p> <p>4. Riigimaateede arendamisel tuleb näha suuremat pilti, st ühe konkreetse maantee arendamisel tuleb arvestada ka mõjusid ja võimalusi, mis tulenevad paralleelselt kulgevatest maanteedest ja samuti raudteest. Antud juhul on sedalaadi mõjud kavandatava tegevuse juures täielikult arvestamata, kuigi paralleelselt paiknevad maanteed ja lähedal asuvad raudteeühendused pakuvad reaalseid võimalusi liikluskorralduslike meetmete kaudu Paldiski maantee liikluskoormuse vähendamiseks, mis tooks liiklusproгноosi sellel teel madalamaks ja kaotaks vajaduse uue ressursimahuka taristu ehitamiseks. Fakt on see, et riik on juba taganud kiire 2+2 põhimaantee ühenduse Tallinna ja Keila vahele riigiteede 4 (Tallinn–Pärnu-Ikla) ja 11 (Tallinna Ringtee) näol (mis on suures osas väljaehitatud). Mõlemad on ühtlasi ka TENT-T võrgustikku kuuluvad teed ja kulgevad Paldiski maanteega paralleelselt kõigest 4-6 km kaugusel.</p> <p>Tallinna ja Keila vahelist kaugust arvestades oleks samasse suunda lisaks veel ühe 2+2 tee rajamine ressursi raiskamine. Kui riik saab Tartu, Narva ja Pärnu suunal hakkama ühe 2+2 teega, saab hakkama ka Keila ja Tallinna vahel. Erinevalt Paldiski maanteest, mis Keilast Tallinna jõudes 1+1 lahenduses jätkub, on riigiteede 11 ja 4 kasutamise korral tagatud Keilast Tallinnasse jõudes 2+2 lahenduse jätkumine ka Tallinna siseselt ning see asjaolu võimaldab nende teede kasutamist Keila ja Paldiski suunalise transiidi ja pendelrände teenindamiseks senisega võrreldes märkimisväärselt suurendada.</p> <p>Riigiteede 4 ja 11 näol on reaalselt olemas koht, kuhu liikluskorralduslike meetmetega kõik Tallinna ja Keila vahel kiiresti sõita soovijad suunata. Siis saab Paldiski maantee jääda asjakohaste kiirusepiirangute kaudu teeks, mis sobib aastate jooksul väljakujunenud kohaliku liikluse jaoks ja pakuks alternatiivset aeglasema sõidu võimalust Tallinna ja väikelinn Keila vahel sõitjatele, kes eelistavad säästvat sõidustiili. Sellisel viisil saab Paldiski maantee arendamisel edukalt realiseerida kõiki säästva arengu eesmärke, mis riigiteede 4 ja 11 juures enam võimalikud ei ole.</p> <p>Tagurlik ja ebamõistlik eeldada, et kõik maanteed Tallinna ja Keila vahel tuleb tingimata 2+2 lahendusena välja ehitada ja kiiresti läbivaks transiidikoridoriks muuta, kus pole kohta säästva arengu põhimõtete realiseerimiseks.</p>	<p>Transpordiamet lähtub määrusest Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri. Käesoleva projekteerimistingimuste osaks ei ole antud määruse muutmine.</p> <p>4. Transpordiamet ei tegele raudtee projekteerimise ega planeerimisega. Vastavalt riiklikele ja kohalikele strateegilistele dokumentidele ei ole riigiteega nr 8 Tallinn–Paldiski Tallinn–Keila lõigule ette nähtud täiendavaid perspektiivseid transpordiliike, liikumisteede ega liikumismeetodeid. Ainukeseks liikumisvõimaluseks antud lõigul on sõiduteede või kergliiklusteede (jalakäijana või jalgratturina) kaudu. Paljud külad ja asumid jäävad kergliiklejale lähtepunktist sihtpunktini liiga kaugele ning liikumiseks kasutatakse valdavalt sõiduautosid. Alternatiivseid liikumismeetodeid antud lõigus riiklikes ega kohalikes strateegilistes dokumentides kavandatud ei ole.</p> <p>5. Transpordiametil on ülevaade ka Tallinna linna kavade ja nende strateegilistest dokumentidest. Vastavalt Tallinna linna Haabersti linnaosa üldplaneeringule on Tallinna linna sisesel Paldiski maantee ette nähtud perspektiivseks/rekonstrueeritavaks põhitänavaks. Sh on ette nähtud perspektiivsed mitmetasandilised ristmikud Tähetorni/Tammi tee ristmikule, Järvekalda tee ristmikule, et tagada Tallinna linna siseselt riiklikult olulise tee ühendus sadamaga.</p> <p>6. Transpordiameti poolt kavandatava maantee projekteerimisega nähakse ette häiringute vähendamiseks vastavad leevendusmeetmed, et tagada Paldiski maantee äärsetes küldes ja külgnevatel kinnistutel sobilik elukeskkond. Sh nähakse ette kergliiklusteede, kergliiklusteetunnelite ja muu taristu kavandamine, et tagada ohutud juurdepääsud ka Hüüru küla siseselt.</p> <p>Projektiga nähakse ette ühistranspordipeatuste (bussipeatuste) kavandamine koostöös kohalike omavalitsuste ja MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskusega.</p> <p>7. Projekti koostamisel arvestatakse Eestis kehtivate õigusaktidega ja normidega ning projektiga nähakse ette vastavad leevendusmeetmed müra ja muudest häiringutest tulenevate mõjude vähendamiseks. Näiteks projekti koostamise etapis nähakse ette müra modelleerimine, millest lähtuvalt kavandatakse müratõkkerajatised vms. Transpordiamet tellib projekti elluviimiseks kõik vajalikud uuringud (vastavalt nõuetele) ning tagab, et uuringu tulemustega on projekti realiseerimisel arvestatud.</p> <p>8. Transpordiametile on riiklikult pandud kohustuseks tagada riigiteede ohutus ja nende korrahane toimimine. Transpordiamet kavandab riigitee rekonstrueerimist ohutusest, toimivusest ning riigi strateegilistest dokumentidest lähtuvalt.</p> <p>9. Transpordiamet kooskõlastab projekteerimistingimused ka Keskkonnaametiga ja kõigi asjasse puutuvate asutustega, et</p>
--	--	---

	<p>Pendelränne ning sellega seotud sundliikumine ja autostumise kasv leiavad kajastamist üleriigilises planeeringus Eesti 2030+, samuti Harju maakonna arengustrateegias 2040+ ja mitmes teises arengudokumendis, sh transpordi ja liikuvuse arengukavas. Mitte üheski eelmärgitud dokumendis ei käsitleta pendelränne ja autostumise kasvu lahendusena uute sõiduradade ehitamise vajadust nagu Transpordiamet antud juhul kavandab, vaid lahendust nähakse vastupidises tegevuses- vajaduses kahandada sõiduautoliiklust ja suurendada ühistranspordi kasutamist ja senisest tõhusamat raudteetranspordi kasutamist nii reisijate kui kaupade veoks.</p> <p>Üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ lk 29 märgitakse: Erasõidukite asendamine ühissõidukitega on esmatähtis suure liiklusedusega linnades ja linnalähipiirkondades, kus eesmärk on leevendada autosõltuvuse tagajärgiummikutest tulenevat ajakadu ja keskkonnaseisundi halvenemist; lk 44 märgitakse: Ühistranspordisüsteem peab olema sedavõrd hea, et inimesed hakkavad seda autotranspordile eelistama.</p> <p>Harju maakonna arengustrateegias 2040+ lk 24 märgitakse mh : Harju maakond on ainuke maakond, kus on võimalik tekitada konkurents autotranspordile, kuid inimeste valmisolek ei ole seni olnud kõrge.</p> <p>Järelikult peaks seda valmisolekut suurendama, mitte kompenseerima senist valmisoleku puudumist järjest uute sõiduradade ehitamisega. Samas arengustrateegias märgitakse: Arvestades rahvastiku koondumist pealinnaregiooni tuleb säästva arengu kontekstis mõelda keskkonnamõjude vähendamisele transpordisektoris. Ühistranspordil on siin suur potentsiaal.</p> <p>Kui arengukavades kirjeldatud ühistranspordi kasutamise kasvu soodustavad tegevused ellu viia, on võimalik saavutada maanteedel erasõidukite arvu vähendamist ja vajadus kahjustavate mõjudega maanteede arendusprojetide järele kahaneks.</p> <p>Samuti rõhutatakse üleriigilises planeeringus Eesti 2030+, Harju maakonna arengustrateegias 2040+ ning Transpordi ja liikuvuse arengukavas vajadust raudteetranspordi senisest tõhusama kasutamise vajadust inimeste ja kaupade veos, kuna ka see aitab vähendada maanteeliiklust, mis on üks saastavamaid transpordiliike.</p> <p>Üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ lk 30 märgitakse: Mandri-Eesti toimepiirkondade omavahelisel sidustamisel ja suuremate keskuste vaheliste liikumisvõimaluste tagamisel on tähtis roll reisirongiliiklusel. Selle potentsiaali ilmestab fakt, et olemasolevate raudteetrasside lähikonnas elab tervelt 80% Eesti elanikest. See lubab eeldada, et reisirongi kasutatavust saaks tuntavalt suurendada. Reisirongiliiklus on ainus riigisisene liikumisviis, mille abil on võimalik vähendada märkimisväärselt aegruumilist vahemaad. Maanteel ei saa kiirust samal määral ja sama ohutult suurendada. Raudtee on olemas nii Tallinnas, Keilas kui Paldiskis. Lähimõeldud raudteetranspordi korraldus suurendaks kindlasti selle transpordiliigi kasutajate arvu ja seeläbi väheneks vajadus maanteetranspordi järele Paldiski mnt piirkonnas.</p> <p>5. Transpordiameti kavandatav 2+2 lahendus on lähimõtle mata ja poolik lahendus, põhjustades juurde uusi probleeme. Puudub sisuline mõte kavandada Paldiski maantee keskossa ehk Kiia, Püha ja Hüüru küla läbivale lõigule 2+2 lahendust sõidukiirusega 100 km/h koos keerukate ja kulukate kogujateede ja sildadega olukorras, kus Tallinna jõudes jätkub sama tee 1+1 lahendusena koos enam kui 10 fooriga, kus eelneval kihutamisel saadud paari sekundiline ajaline võit ummikust seistes paarikümneminutiliseks ajakulaks muutub.</p> <p>Olukorras, kus Transpordiametil puudub ülevaade Tallinna linna kavade ja plaanidest Paldiski maantee 1+1 lahenduse linnasisese osa kohta, on põhjendamatult ja ennatlikult kavandada ressursimahukaid uutele sõiduradadele ja kiiruse suurendamisele suunatud lahendusi sama tee keskossa. Kuna Tallinna linna suunduv piirkonnas asub Harku järv koos rajatava uue promenaadiga ja samas käib ka hoogne uute elamute ehitus, on vähe tõenäoline, et linn sooviks selle kõrvale rajada uusi sõiduradu, et teenindada Keila suunalist transiiti ja pendelrännet olukorras, kus seda oleks võimalik suunata riigiteede 11 ja 4 kaudu Tallinnasse sealt, kus see linnaelanikke vähem häiriks.</p> <p>6. Kavandatav tegevus ei arvesta negatiivsete mõjudega Paldiski maantee äärsete külade elukvaliteedile ja kohalikule liikluskorraldusele. Transpordiameti lahendus näeb ette mitmete seniste juurdepääsuteede sulgemise ning uute kogujateede ehitamise, tuues kaasa kohaliku liikluse, kergliikluse ja ühistranspordi tee pikendamise, mis on selgelt negatiivse mõjuga tegevus. Lisaks on sedalaadi tegevus selges vastuolus riigi väärtuspõhiste eesmärkidega, mis näevad ette ühistranspordi kasutamisele ja kergliiklusele eelise andmise, mitte nende kasutamiseks sõiduautodega võrreldes pikema tee ehitamise. Kavandatavast liikluskiiruse kasvust suureneb ka müra ja saaste, kahjustades kohaliku elukeskkonda veelgi. Kogu kavandatav tegevus põhineb eeldusel nagu oleks</p>	<p>tagada kõigi võimalike asjaoludega arvestamine. Vajadusel nähakse ette vastavad meetmed mõjude vähendamiseks.</p> <p>10. 2022. aastal koostatud liiklusuuringust „Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 Harku–Hüüru lõigu eelprojekti koostamine - Liiklusuuring“ (töö nr ERC/22/2022), lähtudes on riigitee nr 8 normide kohaseks viimiseks vajalik kavandada 2+2 maantee. Normide kohane lahendus tagab riigitee ohutuse ja korra kohase toimimise.</p> <p>Transpordiamet näeb vajadusel ette Eestis kehtivate seaduste alusel vajalikud leevendusmeetmed häiringute leevendamiseks. Samuti näeme ette kergliikluste ühendused ja nende ühendused ühistranspordipeatustega.</p> <p>Transpordiamet lähtub määrusest Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri. Käesoleva projekteerimistingimuste osaks ei ole antud määruse muutmine.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. – 9. Tegemist on arvamustega. Võtta arvamused teadmiseks.</p> <p>10. Mitte arvestada ettepanekuga muuta põhimaantee funktsioon tugimaanteeks. Transpordiametil puudub pädevus riigimaantee funktsiooni (põhimaantee muutmise tugimaanteeks) puudutavaid seadusi ja määrusi muuta. Transpordiamet lähtub riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski arendamisel riiklikest arengudokumentidest tagades riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski ohutus ja korra kohane toimimine, lähtudes Eestis kehtivates õigusaktides, normidest, standarditest ja juhenditest. Transpordiamet püüab ennetada järgnevaid õnnetusi ja tagada normide kohane maantee toimimine.</p>
--	--	--

	<p>Saue valla külad üksnes transpordikoridori osa, mitte inimeste elukeskkond. Üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ märgitakse, Eesti on väheneva rahvastikuga riik ning ruumilises planeerimises tuleb panustada eeskätt olemasoleva asutussüsteemi ja taristu paremasse toimimisse. Peamine arengueesmärk on tagada elamisvõimalused eesti igas asustatud paigas. Selleks on vajalik kvaliteetne elukeskkond.</p> <p>...Toimepiirkondadevaheline ühendus ei ole vajalik mitte ainult igapäevase liikuvuse tagamiseks, kuivõrd just igakülgsete koostöösidemetega soodustamiseks ja sellega seotud majandusliku, kultuurilise ja sotsiaalse sünergia tekkeks. Kiia ja Püha küla tõmbekeskuseks on Hüüru, kus asub mõis kohalike kultuuriürituse, huvialaringide ja raamatukoguga ning hubane toitlustusasutus Hüüru Veski näol, kuid kui Hüüru jõudmiseks tuleb liikuda 2+2 maantee kõrval tervist kahjustava saaste ja müra tingimustes kergliiklusteel, mis on ehitatavast 2+2 sõiduteest oluliselt pikem, ei ole selline võimalus paljudele kohalikele vastuvõetav (olgu märgitud, et raamatukogu soovivad külastada ka koolieelikud ja vanemaealised, kelle jaoks edasitagasi kergliiklustee pikenemine kasvõi 1 km võrra on suur lisakoormus, mis võib tähendada soovitud käikude ära jäämist). Nii hääbuvadki sotsiaalsed, kultuurilised ja majanduslikud kontaktid kohalike vahel ja sellest kaotab terve kogukond. Nii juhtub, kui inimeste koduümbrust ja elukeskkonda käsitleda transpordikoridori, arvestamata maakonnaplaneeringust ja vallaplaneeringust sätestatud tasakaalustatud ja tervisliku elukeskkonna kujundamise ja säilitamise põhimõtteid. On põhjendamatult, et Transpordiamet lähtub maanteede kavandamisel maakonnaplaneeringust ja vallaplaneeringust valikuliselt, arvestamata sätteid elukeskkonnale. Elukaugeks ja tegelike olusid mitteamestavaks tuleb pidada ka kohalike bussipeatuste kavandamisega seonduvat. Avalikul arutelul selgitati, et aluseks võetakse praegune olukord. Kuna praegu puudub Pühakülas kergliiklustee tuleb bussipeatusesse jõudmiseks liikuda mööda valgustamata maanteed, kus kihutavad poris pritsivad autod 90km/h, millest tulenevalt hindavad paljud kohalikud bussipeatusesse jõudmist liiga ohtlikuks ja on seetõttu ajutiselt bussisõidust loobunud, kuid sooviksid seda jätkata, kui tingimused ohutumaks ja kasutajasõbralikumaks muutuksid, kuid kavandatav tegevus seda seni arvestanud ei ole. On üheselt selge, et ühistranspordi suurema kasutatavuse tagamine ja seeläbi autoliikluse vähendamine maanteel ei ole Transpordiameti eesmärgiks.</p> <p>7. Kavandatava tegevustega minnakse vastuollu Rahvastiku tervise arengukava 2020-2030 eesmärkidega, milles märgitakse, et müra ja välisõhu saaste on olulised keskkonnaterviseriskid. Arengukavas rõhutatakse, et kõigi tegevuste juures, mis põhjustavad terviseriske, tuleb inimesi nendest teavitada. Transpordiamet ei ole kavandatava tegevuse terviseriskidest mõjutatud isikuid informeerinud, keskendudes peamiselt vaid liiklusloenduse tulemuste kohta info jagamisele.</p> <p>8. Kavandatav tegevus on suure keskkonnamoormusega: 2+2 lahenduse, uute kogujateede jne ehitamisel kulub suurtes kogustes taastumatuid loodusressursse, kasutusele on tarvis võtta ka uusi maa-alasid, seniseid rohealasid ja põlde ning tegevusest saadav ainus „kasu“ seisneb võimaluses kihutada maanteel senisest veelgi kiiremini, suurendades müra ja saastet ning takistades säästva arengu eesmärkideni jõudmist.</p> <p>Transpordi ja liikuvuse arengukava lisas 6 on arengukava sisenduuringus ära toodud ITF/OECD analüüsi järeldused arengukavale, milles märgitakse: Ainult tugevate hinnasignaalide ning avaliku ruumi mootorsõidukitelt aktiivsetele transpordiliikidele ümberjaotamise kaudu on võimalik saavutada arvestatav üleminek eraautode kasutamisel ühistranspordiga, jalgrattaga ja jalgsi liiklemisele. Uuringu raames saadud mudeldamistulemuste järgi on seeläbi võimalik vähendada reisijate maanteeveol tekkivat CO2 heitkogust kuni 50% võrra. Auto- ja bussiparkide uuendamisega saaks seda veel 30% võrra vähendada. Transpordi ja liikuvuse arengukava lisas 4, lk 39 märgitakse: Eesti keskkonnanõukogu aastani 2030 väärtustab loodusvarade säästlikku kasutamist. Keskkonnanõukogu põhieesmärgiks on inimesi rahuldava tervisliku keskkonna ja majanduse arendamiseks vajalike ressursside tagamine ilma loodust oluliselt kahjustamata. Konkreetselt on transpordiga seotud probleemid kirjeldatud (Eesti keskkonnanõukogu 2030)peatükis 4.3, kus on välja toodud valglinnastumise, ühistranspordi ja alternatiivsete energiaallikate ebapiisava arendamise ja odava transiidikoridori toimimise tulemusena tekkinud probleemid. Need on autode hulga suurenemine ja sellega seotud suurenenud maakasutus, õhusaaste suurenemine, keskkonnariskide suurenemine, keskkonnasõbralike energiaallikate ja kütuste vähene kasutus. Probleemide lahendamiseks seatud eesmärk on kirjeldatud (Eesti keskkonnanõukogu 2030) peatükis 5.3 „Kliimamuutuste leevendamine ja õhu kvaliteet“: arendada välja efektiivne, keskkonnasõbralik ja mugav ühistranspordisüsteem,</p>	
--	--	--

		<p>ohutu kergliiklus (muuta alternatiivid autole mugavamaks) ning sundpendelliiklust ja maanteevedusid vähendav asustus- ja tootmisstruktuur (vähendada transpordivajadust). Samuti märgiti ITF/OECD järeldustes, et Eesti ei tohiks investeerida transporditaristusse ainult täiendava transiitliikluse ligimeelitamiseks, sest üksnes transiitliiklust toetavaid taristuinvesteeringuid on majanduslikult raske õigustada. Transpordiameti kavandatav lahendus töötab eelmärgitud põhimõtetele otseselt vastu, eelistades alternatiivide olemasolul lahendusi, mis suurendavad autode kasutamist ja CO2 heidet ning loodusvarade arutut kasutamist.</p> <p>9. Kavandatud tegevus, millega kaasneb müra ja saaste suurenemine avaldab negatiivset mõju ka Paldiski maanteega piirnevale Vääna-Posti Natura2000 nahkhiirte kaitsealusele elupaigale.</p> <p>10. ETTEPANEKUD: Viia Paldiski maantee arendustegevus vastavusse riigi arengudokumentide järgse säästva arengu põhimõtetega ning sellest tulenevalt jätkata riigimaanteega nr 8 Hüüru sillast kuni Keilani olemasolevas laiuses 1+1 lahendusega, rajades liikluse ohutuks muutmise eesmärgil sõiduradade vahele piirded, parem- ja vasakpöörde jaoks aeglustus- ja kiirendusrajad (tagamaks liikluse sujuvust) bussipeatustesse ohutusaarega ülekäigurajad ning bussipeatused valgustada; ohutuse tagamiseks, liikluse rahustamiseks, läbilaskvuse parandamiseks ning müra ja õhusaaste vähendamiseks alandada kogu maanteel maksimaalset lubatud kiirust 70 km/h, külades ja bussipeatuste piirkonnas 50 km/h ning paigaldada kiiruskaamerad; ehitada välja kergliiklusteed.</p> <p>Võtta Paldiski maantee kasutusele tugimaanteena, kasutades seda alternatiivse võimalusena säästvamaks/aeglasemaks sõiduks Tallinn-Keila -Paldiski suunal lisaks olemasolevale kiirele ja vähemsäästvale 2+2 lahendusele riigiteede 4 ja 11 kaudu. Vähendada autoliiklust Paldiski maanteel parema ühistranspordi korralduse ja raudteetranspordi korralduse kaudu nii reisijate kui kaupade veoks (Keilas, Paldiskis, Tallinnas) nagu näevad ette arengukavad säästva arengu elluviimise tagamise eesmärgil. Sellise lahendusega oleks tagatud jätkusuutlikum ja puhtam elu- ja looduskeskkond ning turvaline ja sujuv liiklemine kõigile liiklejatele Paldiski maanteel, erinevalt Transpordiameti pakutud lahendusest, mis seab prioriteediks üksnes autostumise kasvu ja selle teenindamise vajaduse teiste eluvaldkondade kahjustamise hinnaga.</p> <p>Lisa : allkirjade leht 2 lehel.</p>	
18	Andrese 72701:002:0960 e-kiri 30.05.2023 10:40	Elan Kiia külas Andrese maaüksus. Praeguse eskiisi järgi ei ole veoautoga (prügivedu, küttepuid jne) Kiia liiklussõlmest võimalik ligi pääseda, sest Kiia teel elamute juures on traktorite ja veoautode liiklus keelatud. Seoses sellega palun pikendada lõigu Kiia Tutermaa vahel parempoolset kogumisteed kuni Kiia teeni.	<p>Põhjendus: Juurdepääs Andrese maaüksusele on tagatud ka läbi kohalike teede Tutermaa liiklussõlme poolt. Näiteks kasutades kohalikke teid nr 1982158 Klubi tee, nr 1980472 Kokerdi tee, teed nr 7270260 Arunurga tee ja teed nr 7270235 Kiia tee.</p> <p>Otsus: Mitte arvestada ettepanekuga kavandada täiendav ühendus kogujateede kaudu, kuna kohalike teede kaudu on juurdepääs tagatud ka Tutermaa liiklussõlme poolt.</p>
19	J.M. e-kiri 31.05.2023 15:50	Püüan mõista Teie käitumist Teil agressiivne-liigume rohelistele poole, hoiame autode piirkiirust, Paldiski mnt rajoon 80km tunnis, eraldus ribaga ja nüüd liigume teisele poole 100km tunnis, rahvas ei ole rahul. Tahame hoida oma iidset küla, eestimaalane ei muutu sellest õnnelikumaks, külade miljöö lõhkumine. Meie inimestel on palju kenam arusaam tulevikust Jätke palun see küla lõhkumine pooleli, parandage sild ja lahkume rahus	<p>Selgitus: Transpordiamet arendab riigiteed nr 8 Tallinn–Paldiski vastavalt Eestis kehtivatele seadustele ja normidele, et tagada riigitee ohutus ja korraldus toimimine. Arvestades riigitee suurt ja kasvavat liiklussagedust on riigitee ümberehitamine vajalik selle ohutuse ja läbilaskvuse tagamiseks. Üksnes piirkiiruse vahendamisest riigitee lõigus ei piisa ning riigitee tuleb viia normidega kooskõlla. Normidele mittevastav riigitee ei ole liiklusohutu ega taga liiklejatele (sh Hüüru küla</p>

			<p>elanikele) ohutuid liikumisteede. Projekti raames nähakse lisaks riigitee 2+2 maantee ehitusele ette ka kergliiklusteid, küla ühendamise tagamiseks kergliiklusteetunnepid jms. Juhime tähelepanu, et kergliiklusteetunneli kaudu on küla elanikel tunduvalt ohutum liigelda küla osade vahel, kui ületada riigiteed nr 8 Tallinn–Paldiski praegusel kujul, mille liiklussagedus ei võimalda seda enam ohutult teha.</p> <p>Otsus: Tegemist on arvamusega. Võtta aramus teadmiseks.</p>
20	Hüüru küla elanik D.K e-kiri 01.06.2023 22:51	<p>Olen Hüüru küla elanik ja mind otseselt puudutab Paldiski maantee rekonstrueerimise projekt. Soovin Piibelehe ja Priimula teel elavate inimeste eest tuua projektile märkuse.</p> <p>Teie eelprojekti järgi peab tekkima Priimula tee peale sild üle jõe, mis ühendab Kiviaia ja Priimula teed. Meie oleme antud lahenduse vastu. Selleks toon mitu põhjust:</p> <p>-Priimula ja Kiviaia teed asuvad endistes koperatiivides, seal on kitsad üherealised teed, sinna ei mahu kaherealised teed.</p> <p>-Antud tänavad on "siseteed", kus liiklus on väga hõre, piirkonnas inimesed kõnnivad sõidutee peal, liikluse suurendamine antud tänavatel oluliselt halvendab ohutust jalakäijate jaoks.</p> <p>-Planeeritav sild tekitab liigse "transiitliikluse" Saue-Tallinna suunas mööda Kiviaia ja Priimula teed. Teie poolt alternatiivne variant Saue linnast tulijatele "kõrvalmaantee K13" ei lahenda olukorda sellepärast, et antud juhul tuleb sõit ligikaudu kaks kilomeetrit pikem. Inimesed ei vali pikemat marsruuti.</p> <p>-Piirkond, kus on planeeritud sild on veelindude pesitsemise koht. Silla ehitus hävitab täielikult seda pesitsemiskohta. Keskkonnaamet peab antud asjaoluga olema informeeritud.</p> <p>Loodan, et meie poolt toodud argumendid on piisavad, et oleks põhjus antud silda mitte ehitada.</p>	<p>Põhjendus: Hüüru küla silla ja eskiisis esitatud kogujateede lahenduse ettepaneku tegi Transpordiametile kaalumiseks Saue Vallavalitsus. Arvestades saadud tagasisidet erinevatelt osapooltelt ja avalikul arutelul esitatud arvamusi on Transpordiamet otsustanud Hüüru küla kirdepoolsele osale tagada ühendus antud piirkonnale Harku liiklussõlme kaudu läbi kavandatava kogujateede.</p> <p>Hüüru küla kirde- ja lõunaosa vahel saavad kergliiklejad liikuda Hüüru silla kaudu.</p> <p>Keskkonnaametile on projekteerimistingimuste eelnõu edastatud ning Keskkonnaamet on kooskõlastanud projekteerimistingimuste eelnõu. Keskkonnaametit kaasatakse ka ehitusloa menetlusse.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekuga mitte kavandada kogujateede nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda. 2. Juurdepääs Hüüru küla kirdeosale tagada läbi Harku liiklussõlme kavandatava kogujateede.
21	A T e-kiri 31.05.2023 09:09	<p>Isik esitas täpsustavaid küsimusi 31.05.2023 kirjaga nr 8-1/22-122/9750-32, millele vastati 13.06.2023 e-kirjaga nr 8-1/22-122/9750-41.</p>	<p>Otsus: Pädev asutus eeldab EHS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
22	A M Hüüru küla elanik e-kiri 25.05.2023 23:45	<p>Tutvusin täna Hüüru mõisas Paldiski maantee ümberehitusega.</p> <p>Minu halvaks üllatuseks avastasin, et olete minu eramaale, eraisiku aeda, mis on ka vastavalt aiaga piiratud suletud territoorium projekteerinud ümberkondsete majade kogumistee. Juhin tähelepanu, et tegu on suletud erateega (mida ei eksisteeri ja mis on kasutuses eraisiku aiamaana), mis kuulub ainult ühe pere kodude kasutamiseks.</p> <p>Olete planeerinud suletud tänavasse maja (katastritunnus 72701:002:0103) ja maja (katastritunnus 72701:002:1791) uue väljasõidu. Soovite nende väljasõidu suunata minu aeda, kus asub väidetavalt eratee katastritunnusega (72701:002:1788). Mina olen üks selle eratee omanikest (eratee asemel on see minu aiamaa) ning ei anna nõusolekut selle avalikuks teeks tegemiseks. Täna seda teed ei eksisteeri ja minu soov on, et see ka nii jääb. Minu pere hallata on kõik järgnevad katastritunnused (72701:002:1788, 72701:002:1787, 72701:002:1786).</p> <p>Lisaks on valmis kõik Rohtlaane tee tänava elanikud võitlema selle vastu, et meie umbtänav ka umbtänavaks jääks.</p>	<p>Põhjendus: Transpordiameti poolt esitatud lahenduses jääb Rohtlaane tee endiselt tupiktänavaks ning juurde lisandub üksnes Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 üksikelamute kinnistud. Sh on Suurevälja 4 detailplaneeringu raames see nähtud juurdepääs Rohtlaane tee 14 kinnistule läbi Rohtlaane tee. Läbivat liiklust Rohtlaane teele Transpordiamet ei kavanda.</p> <p>Suurevälja detailplaneeringus on Rohtlaane tee L2 (72701:002:1788) kinnistu nähtud ette transpordimaaks ning avalikult kasutatavaks teeks. Transpordiamet tugineb juurdepääsude tagamisel kehtivale planeeringule ning arvestades piirkonnas välja kujunenud tänavavõrgustiku struktuuri.</p> <p>Otsus:</p>

		<p>Minu ettepanek on, et täna on juba rajatud avalik tee nimega Marju tänav (katastritunnusega 72701:002:1502) suunaga just nende kahe maja juurde (katastritunnus 72701:002:0103) ja (katastritunnus 72701:002:1791) saaks nende majade uueks väljasõiduteeks.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsusega ja Mihkli kinnistu (72701:002:0805) omanikuga kaaluda juurdepääsutee kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava. 2. Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole, kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 DP lahendusele.
23	<p>M V e-kiri 07.06.2023 17:50</p>	<p>Edastan tagasiside ja ettepanekud Paldiski maantee 2+2 projekti kohta.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Olete projekteerinud kogujatee, mis suundub katastritunnusele 72701.002.1788. Tegemist on eramaaga, mis on ka aiaga piiratud ning realselt kasutuses siseõuena. Sellele puudub avalik ligipääs ning seda ligipääsu ei nõustu ma ka andma. Tegemist ei ole avalikus kasutuses oleva teega. Teen ettepaneku planeerida see kogujatee paralleelselt Paldiski maanteega katastritunnusele 72701:002:0805 ja ühendada see kogujatee katastritunnusele 72701:002:1502, mis on hiljuti arendustööde käigus rajatud avaliku kasutusega tee. 2. Kõrvalmaantee K13 on planeeritud soisele liigniiskele alale. Kui kõrge see tee tuleb võrreldes praeguse pinnakõrgusega? 3. Kõrvalmaantee K13, 70 Km/h, on projekteeritud olemasolevate elumajade lähedusse. Miks ei ole sinna planeeritud müratõkkeseinu? 4. Kõrvalmaantee K13 - kuidas on planeeritud mahasõit Veski teele / pealesõit Veski teelt? 5. Kõrvalmaantee K13 - 70 km/h eramajade läheduses ei arvesta liiklusohutusega, mistõttu ettepanek seada piirkiiruseks max 50 km/h. 6. Ettepanek projekteerida bussipeatused nende praegustele asukohtadele. 	<p><u>Põhjendused/Selgitused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transpordiameti poolt esitatud lahenduses jääb Rohtlaane tee endiselt tupiktänavaks ning juurde lisandub üksnes Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 üksikelamute kinnistud, millele teist optimaalset juurdepääsu ei ole. Sh on Suurevälja 4 detailplaneeringu raames see nähtud juurdepääs Rohtlaane tee 14 kinnistule läbi Rohtlaane tee. Läbivat liiklus Rohtlaane teele Transpordiamet ei kavanda. Suurevälja detailplaneeringus on Rohtlaane tee L2 (72701:002:1788) kinnistu nähtud ette transpordimaaks ning avalikult kasutatavaks teeks. Transpordiamet tugineb juurdepääsude tagamisel kehtivale planeeringule ning arvestades ka piirkonnas välja kujunenud tänavavõrgustiku struktuuri. 2. Liiklussõlmede ja kavandatud teede täpsed lahendused selguvad projekti järgnevate etappide jooksul. Projekteerimistingimuse menetluse ajal eskiisprojekti tasandil täpseid tehnilisi lahendusi ei ole valminud. 3. Praegusel hetkel ei ole veel mürauringut koostatud. Mürauring koostatakse projekti järgnevates etappides. Mürauringu tulemustest lähtudes nähakse ette müraleevendusmeetmed, kui müratase ületab Eestis kehtivaid piirnorme. 4. Riigiteele nr 11185 Hüüru-Alliku–Saue (rahvakeeli Veski tee) on juurdepääs tagatud Hüüru liiklussõlme kaudu. 5. Kõrvalmaantee K1.3 on perspektiivselt riigi põhimaanteed ja riigi kõrvalmaanteed nr 11185 Hüüru-Alliku– Saue (rahvakeeli Veski tee) ühendav maantee, mis täidab maantee funktsiooni. Tegemist ei ole perspektiivse asulasisese teega. Kiiruse alandamine 50 km/h ei ole põhjendatud, kuna puudub toetav keskkond. 6. Tulenevalt maantee projekteerimisnormidest, riigitee olulisest ümberehitamisest ja täiendavatest taristu rajatistest ei ole tehniliselt võimalik säilitada bussipeatusi igal pool samas asukohas. Bussipeatuste asukohtade muutmine on vajalik ning nende asukohtade valikul tehakse koostööd kohalike omavalitsuste ja MTÜ Harju Ühistranspordikeskusega. <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsuse ja Mihkli kinnistu (72701:002:0805) omanikuga kaaluda juurdepääsutee

			<p>kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava.</p> <p>Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 DP lahendusele</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Tegemist ei ole ettepanekuga. Küsimusele vastatud. 3. Tegemist ei ole ettepanekuga. Küsimusele vastatud. 4. Tegemist ei ole ettepanekuga. Küsimusele vastatud. 5. Ettepanekuga mitte arvestada, kuna tegemist on maantee funktsiooni täitva sõiduteega ning piirkiiruse alandamine ei ole põhjendatud. 6. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada bussipeatused nende olemasolevates asukohtades. Bussipeatuste asukohtade valikul teha koostööd kohalike omavalitsuste ja MTÜ Harju Ühistranspordikeskusega.
24	<p>K-H L-Ö A P</p> <p>e-kiri 08.06.2023 18:21</p>	<p>Esitan seisukohad ja ettepanekud seoses Transpordiameti kavandatava riigitee nr 8 Tallinn-Paldiski km 13,9-24,2 ümberehitusega.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Juhin tähelepanu asjaolule, et kavandatava tegevuse juures on jäänud täielikult arvestamata mõju Hüüru külas asuvatele pärandkultuuri objektidele, milleks on Hüüru mõisa moonakamaja, Hüüru sild, Hüüru veski ja Hüüru mõisa sepakoja varemed. <p>Teatavasti mainiti Hüüru küla esimest korda 1271.a Taani Hindamisraamatus ning tänaseks säilinud pärandkultuuri objektid on Hüüru küla eripära oluline osa. On selge, et 2+2 maanteed koos kergliiklusteega ei ole võimalik kõnealuste pärandkultuuri objektide vahele füüsiliselt mahutada, isegi olemasolev 1+1 tee mahub nende vahele vaevalt ära. Lisaks on oluline teadvustada, et mõisaaegsete hoonete ja rajatiste ehitamisel kasutatud savisegu ei pruugi lähedusse kavandatava suuremahulise ehitustegevusega kaasnevatele negatiivsetele mõjudele vastu pidada.</p> <p>Pöördusin samal teemal selgituste saamiseks ka Muinsuskaitseameti poole. Ameti vastuskirjas mulle kinnitati, et Hüüru külas olevate pärandkultuuri objektide säilitamine tuleb igal juhul tagada. Muinsuskaitseametist nõustuti minuga, et avalikkusele tutvustatud eskiisprojekti kaudu ei ole võimalik tuvastada, kuidas kavandatav maantee laiendus Hüüru küla pärandkultuuri objektidest möödub või kuidas kavatakse tagada objektide kaitse ja säilimine. Mulle teadaolevalt edastas Muinsuskaitseamet vastavasisulise kirja ka Transpordiametile 22.05.2023 nr 1.1-7/811-2.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Pean ebamõistlikuks, et kavandatav maantee lahendus lõikab Hüüru küla põhimõtteliselt neljaks eraldiseisvaks tükiks, pikendades kõigi külaelanike koduteed mitmete kilomeetrite võrra. Suurenev müra ja saaste, pikenev kodutee ja kohaliku elukeskkonna kahjustamine ei ole see, mida kogukond täna riigi tearendusprojektilt ootab. <p>Riigimaantee arendus peab looma uusi ja senisest parmaid võimalusi, mitte aga hävitama olemasolevat toimivat elukeskkonda. Hüüru küla ei ole transpordikoridori osa, vaid pikaajaliselt väljakujunenud elukeskkond. Lisaks on küla tõmbekeskuseks ka mitmete teistele lähedal asuvatele väiksematele küladele nagu Püha ja Kiia, mille vaheline ühendustee kavandatava tegevuse käigus samuti oluliselt pikeneb. Saue valla arengukavas ei ole selliste arengutega arvestatud.</p>	<p>Põhjendused/Selgitused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transpordiamet arvestab Muinsuskaitseameti märkuste ja arvamustega ning näeb ette vastavad meetmed, et tagada nii muinsuskaitseõuete järgimine, kui ka riigitee arendamise võimaldamine. Sh juhime tähelepanu, et kõik pärandkultuuriobjektid ei ole riikliku kaitse all. 2. Transpordiamet kavandab riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski ümberehitamist, et viia riigitee kooskõlla Eestis kehtivate õigusnormidega ning tagada riigiteel liiklusohutus ja piisav läbilaskvus. <p>Transpordiamet tugineb riigitee arendamisel Eestis kehtivatele õigusnormidele ja muudele riiklikele strateegilistele dokumentidele. Näiteks Harju maakonnaplaneeringus ja Saue valla üldplaneeringus on märgitud riigitee nr 8 oluliselt muudetavaks maanteeks, mis annab võimaluse ka riigitee laiendamiseks.</p> 3. Transpordiamet kavandab riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski ümberehitamist, et viia riigitee Eestis kehtivate õigusnormidega kooskõlla ja tagada riigitee liiklusohutus, piisav läbilaskvus ning mis arvestab ka tee funktsiooni. <p>Transpordiamet tugineb riigitee arendamisel riiklikele strateegilistele dokumentidele. Näiteks Harju maakonnaplaneeringus ja Saue valla üldplaneeringus on märgitud riigitee nr 8 oluliselt muudetavaks maanteeks.</p> <p>Sh on asjakohane märkida, et vastavalt riiklikele ja kohalikele strateegilistele dokumentidele ei ole riigiteega nr 8 Tallinn–Paldiski Tallinn–Keila lõigule ette nähtud täiendavaid perspektiivseid transpordiliike, liikumisteede ega liikumismeetodeid.</p> <p>Projekti raames nähakse ette ka vastavad meetmed keskkonna säilitamiseks ja häiringute vähendamiseks.</p> 4. Riigitee nr 8 vastab põhimaantee funktsioonile, kuna ühendab pealinna ja Paldiski linna raudtee sõlmpunkti ja sadamaga.

	<p>3. Transpordiameti kavandataval tegevusel puudub igasugune seos riigi arengudokumentides sätestatud väärtuspõhiste eesmärkidega, mille suunas riik järgnevatel aastakümnetel liikuda soovib. Suurenevat saastet, müra ja põliste külade elukeskkonna ja pärandkultuuri hävitamist riiklikud arengukavad ette ei näe. Vastupidi, eesmärgiks on seatud säästev ja tasakaalustatud areng, parema elukeskkonna loomine ja säilitamine, keskkonnajalajälje vähendamine, CO₂ heite vähendamine, müra vähendamine, autoliikluse vähendamine, kergliikluse osakaalu suurendamine jms.</p> <p>On selge, et riigi seatud eesmärkideni jõudmine ei ole kerge, kuivõrd kõiki kahjustavate mõjudega tegevusi ei ole võimalik päevapealt lõpetada, küll aga on võimalik uusi kahjustavate mõjudega tegevusi ära hoida, näiteks mitte algatada alternatiivide olemasolul uusi kahjulike mõjudega tearendusprojekte. Transpordiamet peaks seda oma tegevuses senisest paremini arvestama ja uute teede kavandamisel läbi mõtlema, kuidas teha seda kooskõlas riiklikes arengukavades seatud väärtuspõhiste eesmärkidega. Transpordiameti tänane tegevus, mis seab prioriteediks autostumise kasvu ja autoliiklusele 2+2 teede näol uute eeliste loomise olemasoleva elu- ja looduskeskkonna ning kultuuriväärtuste hävitamise hinnaga on tagurlik ega tohi jätkuda.</p> <p>Avalikul arutelul jäi kõlama mõte, et Transpordiamet on sunnitud järgima maantee projekteerimise norme, mis ei võimalda arvestada arengudokumentides sisalduvate väärtuspõhiste eesmärkidega. Kui see nii on, tuleb maanteede projekteerimise normid üle vaadata ja vastuolud riigi väärtuspõhiste eesmärkidega kõrvaldada.</p> <p>4. Hüürus toimunud avalikul arutelul selgitas Transpordiamet, et kõik põhimaanteed tuleb igal juhul 2+2 mahus välja ehitada. Samas oli amet sunnitud mõnna, et Paldiski maantee ei vasta sisulises mõttes põhimaantee definitsioonile, kuna ei ühenda pealinna teiste suurte linnade ega sadamatega, mis on põhimaantee peamiseks tunnuseks. Sisulises mõttes on Paldiski maantee kohalik tee, mis teenindab teeäärseid külasid Tallinna ja Keila vahel. Reaalsust arvestades oleks vajalik Paldiski maantee põhimaanteede nimekirjast eemaldada ja tugimaanteena arvele võtta.</p> <p>5. Riigimaanteede arendamisel on vältimatu arvestada erinevate koosmõjudega ja paralleelselt kulgevate teede mõjudega, kuid Transpordiamet ei ole seda teinud. Paldiski maantee 2+2 lahenduse kavandamisel on täielikult arvestamata fakt, et riik on juba ehitanud välja 2+2 lahenduses tee Tallinna ja Keila vahele, kuivõrd 4-6 km kaugusel paralleelselt Paldiski maanteega kulgeb Tallinn–Pärnu–Ikla maantee nr 4, mis ristub Tallinna Ringteega nr 11.</p> <p>Nimetatud tee on 2+2 mahus välja ehitatud ka Tallinna linna territooriumile jäävas osas, erinevalt Paldiski maanteest, mis on Tallinna sisenedes 1+1 lahenduses. Kui ehitada 2+2 mahus välja veel ka Keila ja Paldiski vaheline osa, oleks tagatud maanteede 4 ja 11 kaudu lisaks kiirele ühendusele Tallinna ja Keila vahel ka kiire ühendus Tallinna ja Paldiski vahel, vajadusel Muuga sadamani välja. Seda asjaolu tuleb Tallinna ja Keila vahele uut teed kavandades kindlasti arvestada. On ebamõistlik ja ressursi raiskav, kui riik kavandab paralleelselt kõigest 4-6 km vahega kahte erinevat 2+2 maanteed Tallinna ja Keila vahele, suutmata samas välja ehitada 2+2 lahendusi pealinna ja Eesti suurimate linnade - Tartu, Pärnu, Narva vahele.</p> <p>6. Paldiski maantee arendamisel on oluline arvestada, et Tallinna linna sisenev lõik on 1+1 lahenduses ning füüsiline ruum ei võimalda Harku järve piirkonnas olulist maantee laiendust. On vastutustundetu kavandada Paldiski maantee keskossa 2+2 lahendust, mis võimaldaks jõuda autodel senisest kiiremini Tallinna 1+1 lahenduse esimeste fooride juurde, põhjustades Tallinna piiril ummikute pikendamise ja töötava mootoriga</p>	<p>Transpordiamet lähtub määrusest Riigiteede liigid ja riigiteede nimekirjast. Käesoleva projekteerimistingimuste osaks ei ole antud määruse muutmine.</p> <p>Sh juhime tähelepanu asjaolule, et maantee funktsiooni muutmine ei suurenda riigitee liiklusohutust ega taga normidekohast läbilaskvust. Riigitee ohutus ja korrakohane toimimine tuleb tagada sõltumata maantee funktsioonist.</p> <p>5. Transpordiamet kavandab riigiteid maantee projekteerimismääruste tuginedes tagamaks riigiteede ohutus ja korrakohane toimimine. Transpordiamet arendab vastavalt Teehoiukavale ning võimaluste piires üheaegselt kõiki riigi maanteed, et tagada terviklik teedevõrgustiku toimimine.</p> <p>6. Transpordiametil on ülevaade Tallinna linna kavandest ja nende strateegilistest dokumentidest. Vastavalt Tallinna linna Haabersti linnaosa üldplaneeringule on Tallinna linna sisel Paldiski maantee ette nähtud perspektiivseks/rekonstrueeritavaks põhitänavaks. Sh on ette nähtud perspektiivsed mitmetasandilised ristmikud Tähetorni/Tammi tee ristmikule, Järvekalda tee ristmikule tagamaks ka Tallinna linna sisel riiklikult olulise tee ühendus sadamaga.</p> <p>7. Transpordiamet tagab riigiteede (sh ka riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski) ohutust ja korrakohast toimivust vastavalt maantee projekteerimismääruste ja riigitee funktsioonist lähtuvalt. Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski on riigi põhimaantee, mis tagab ühenduse pealinna ja riiklikult tähtsate sadamate ja raudteesõlmede vahel.</p> <p>8. Transpordiamet arendab ja projekteerib maanteed lähtuvalt Eestis kehtivatest õigusaktidest. Esitatud ettepanekud on vastuolus maantee projekteerimismäärustega ega taga riigiteel ohutust ega selle korrakohast toimivust. Vastavalt koostatud liiklusuuringule on riigitee nr 8 perspektiivne liiklusklassivastav I klassi maanteele ning ka Transpordiameti juhendid eeldavad antud riigitee liiklusklassivastav arvestades 2+2 maantee kavandamist.</p> <p>Otsused:</p> <p>1. – 7. Tegemist ei ole ettepanekuga vaid arvamustega. Võtta arvamused teadmiseks.</p> <p>8. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada 2+2 maantee asemel 1+1 maantee ning täiendavaid meetmeid liikluse piiramiseks. Esitatud ettepanekud on vastuolus maantee projekteerimismäärustega, ei taga riigitee ohutust ega selle korrakohast toimivust. Sh puudub Transpordiametil pädevus seaduste ja määruste muutmiseks. Seaduste ja määruste muutmiseks tuleb huvitatud isikul pöörduda vastava ministeeriumi poole. Transpordiameti seisukohast ja õigusaktidele tuginedes täidab riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski põhimaantee funktsiooni kogu tee ulatuses.</p>
--	--	---

mitmekümneks minutiks ummikusse seisma jäämise. On arusaamatu, miks jätkab Transpordiamet teadlikult sellise uusi probleeme ja ummikuid põhjustava lahenduse kavandamist.

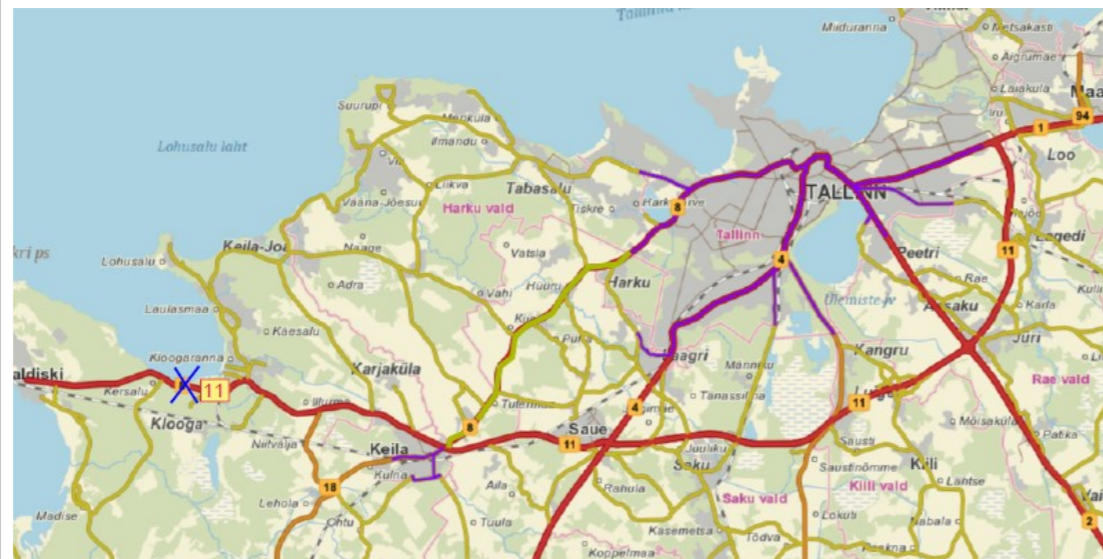
7. Hüüru avaliku arutelu käigus saadud infost järeldan, et Transpordiamet ei ole seni teinud midagi selleks, et liikluskorralduslike meetmetega Paldiski maantee liikluskoormust vähendada, et välistada liiklusloendusel põhinev tee laiendamise vajadus. Näiteks saaks seada Paldiski maanteele kogu maantee ulatuses Tallinnast Keilani kiirusepiirangud ning selle kaudu suunata maanteel kihutada sooviv transport teedele 11 ja 4, kus selleks 2+2 lahendus juba olemas on. Selliselt toimides saaks liikluskoormust Paldiski maanteel vähendada ja puuduks vajadus 2+2 tee kavandamise järele.

8. Ettepanekud:

kuna Transpordiameti kavandatav Paldiski maantee 2+2 lahendus on loodus- ja elukeskkonda kahjustavate mõjudega ning riigi väärtuspõhiste eesmärkidele vastutõttav, põhjustab elluviimisel ummikute suurenemist Tallinna piiril, kus tee 1+1 lahenduses jätkub, teen ettepaneku loobuda Paldiski maantee 2+2 väljaehitamise kavandamisest ning jätta maantee 1+1 realiseks; projekteerida sellele teele kergliiklustee (Hüüru-Tutermaa), teelaiendid ristmikele ja teelt mahapööretele ja vajadusel möödasõidutaskud ning seada kiirusepiirangud kogu maanteele, eesmärgiga suurendada turvalisust ja liikluse sujuvust ning suunates selle kaudu Tallinna ja Keila vaheline kiiresti sõita sooviva liikluse teedele 4 ja 11, kus kiireks sõiduks sobivad tingimused 2+2 lahenduse näol juba olemas on.

Lisaks teen ettepaneku eemaldada Paldiski maantee (tee nr 8) põhimaantee nimekirjast ja käsitleda seda maanteed edaspidi tugimaanteena, mille määratlusele tee realselt vastab.

Tänase Paldiski maantee Paldiski poolne osa on mõistlik ja loogiline ühendada tee nr 8 asemel teega 11 järgmiselt:



Samuti palun vaadata üle maantee projekteerimise normid ja kaasajastada neid selliselt, et nende järgi maantee projekteerimine oleks kooskõlas riigi valitud säästva arengu suunaga.

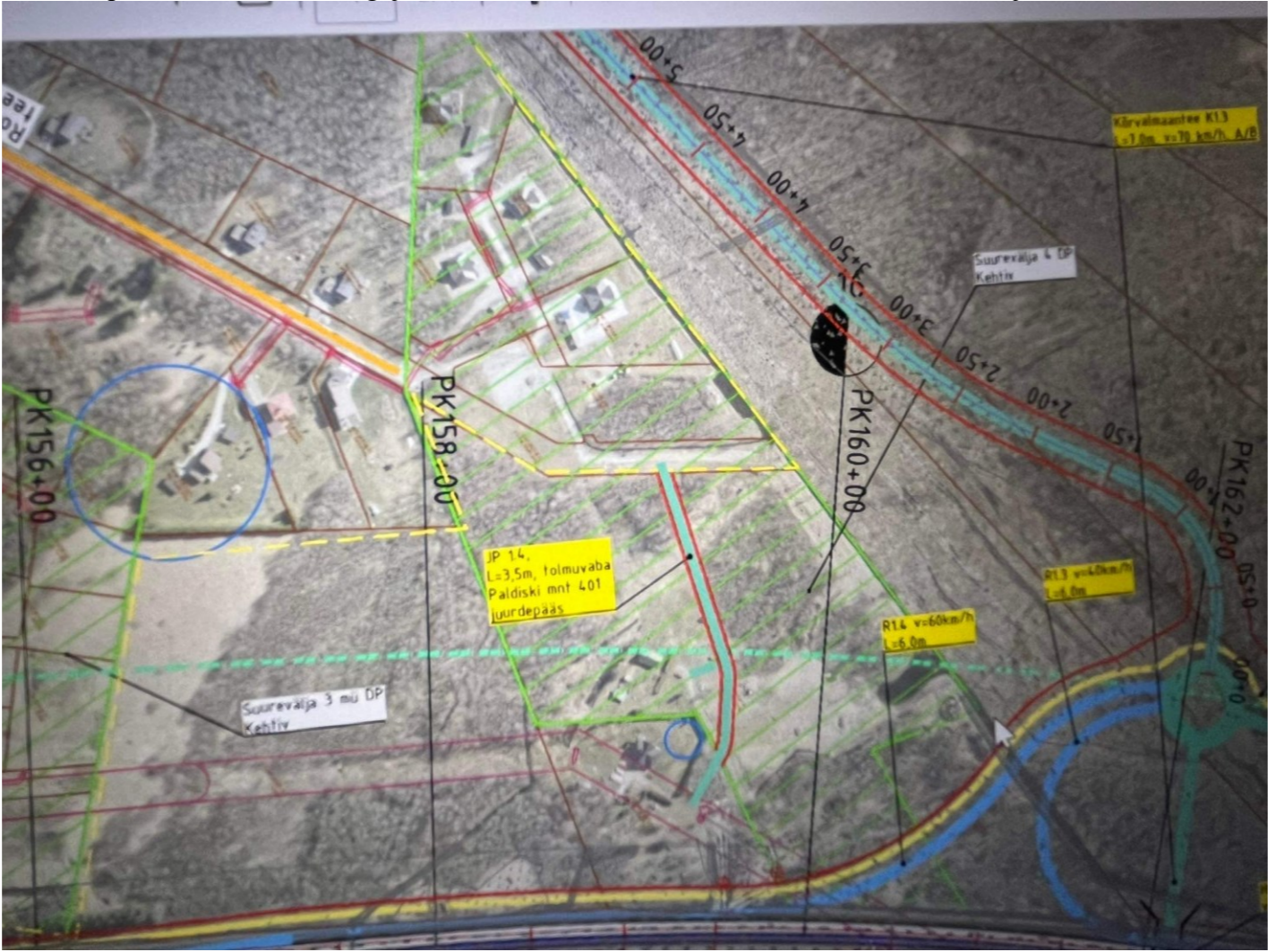
Soovin esitatud seisukohtade ja ettepanekute osas sisulist kirjalikku vastust.

25	<p>Õie tn 2 korteriühistu Registrikood: 80605800</p> <p>e-kiri 08.06.2023 23:34</p>	<p>Pöördume Õie 2 korteriühistu poolt seoses Ringtee 8 Tallinn - Paldiski km 13.9-24.2 Harku-Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13.9-16.0 Harku-Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimisega.</p> <p>Oleme mures seoses Hüüru mahasõidutee sulgemisega ja Hüüru peatuse likvideerimisega. Antud lahendus pikendab Õie 2 elanikute väljasõiduteekonda Tallinna suunas 7 km võrra, kasutades Laagri-Harku mahasõiduteed ja 6.5 km, kasutades Kivi teele pööret; koormab reguleerimata Veski teed. Samuti on oluliselt raskendatud ühistranspordi kättesaadavus, kuna Hüüru peatuse likvideerimisel leiab lähim peatus (Harku) aset meist 2.2 km kaugusel. Ühistranspordi olemasolu on oluline ka laste liikumiseks Tallinna õppeasutuste suunda ning peab olema turvaline ning kättesaadav.</p> <p>Toetame MTÜ Hüüru Külaseltsi pöördumist ning soovime, et projekt oleks täidetud vastavate lahendustega nii, et Hüüru küla elanikute vajadused oleksid uue maantee rajamisel rahuldatud.</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Transpordiamet ei likvideeri ära Hüüru bussipeatust. Tulenevalt kitsastest oludest on Hüüru külas vajalik bussipeatus mõnevõrra nihutada põhja suunas (Tallinna suunas). Sh oleme arvestanud kogukonna arvamusi/ettepanekuid ning võimalusel kavandame Hüüru bussipeatused lähemale Hüüru küla keskosale (Vääna Jõe). Bussipeatus jääks endiselt Vääna jõe põhjaküljele. Sh oleme otsustanud säilitada ka Pühaküla bussipeatuse vastavalt avalikul arutelul esitatud arvamustele. Kavandame bussipeatuste ligidusse ka kergliiklustee tunnelid.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Tegemist on arvamusega. Võtta aramus teadmiseks.</p>
26	<p>Jõe tee 9b 72501:001:0331</p> <p>e-kiri 9.06.2023 13:30</p>	<p>Oleme Hüüru küla Jõe tee 9B kinnistu omanikud ja elanikud. Osalesime 25.05.2023 Hüüru mõisas toimunud kogukonna koosolekul, avalikul arutelul, kus Transpordiamet tutvustas planeeritavat eskiisprojekti. Paraku jäid enamus kogukonna poolt esitatud olulisi põhimõttelisi küsimusi ja asjalikke ettepanekud koosolekul sisuliste vastusteta, mis on nähtav ka kohapeal koostatud protokollist. Vastavalt koosolekul kokku lepitud tähtajale esitan siinkohal ka omapoolsed täpsustavad küsimused ja ettepanekud ning jään ootama mõistliku aja jooksul sisulist kirjalikku tagasisidet.</p> <p>1. Projekteeritava teelõigu mittevastavus Saue valla üldplaneeringule ja Harju maakonnaplaneeringule. Kuigi Transpordiameti esindajad väitsid kogukonnale avalikul arutelul vastupidist, ei seostu käesolev projekteerimine minu hinnangul Saue valla kehtiva üldplaneeringuga või Harju maakonnaplaneeringuga. Kehtiv Saue valla üldplaneering, mis on kehtestatud Saue Vallavolikogu 28.06.2021 otsusega nr 40, ütleb oma seletuskirjas, peatükis 10, Transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri üldise asukoha ja nendes tekkivate kitsenduste ning liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine, selgesõnaliselt, et Tallinn-Paldiski maantee nähakse ette 2012.aasta kehtestatud Saue valla üldplaneeringujärgses trassikoridoris 2+2 rajalisena Tallinnast Juuliku-Tabasalu tee ristmikuni ning olemasoleva laiusega sellest edasi kuni Keilani. Seetõttu sooviksin täpsustavat selgitust, kas ja kuidas konkreetselt tuleneb või on seotud riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste menetlus Saue valla hetkel kehtiva üldplaneeringuga ning kas selle teelõigu projekteerimine või kavandamine peaks võtma arvesse seda üldplaneeringut?</p> <p>Samuti ei leia viidet selle lõigu 2+2 lahendusele Harju maakonnaüplaneeringu trassikoride kirjelduses. Seetõttu soovin selgitust, kas ja kuidas konkreetselt tuleneb või on seotud riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste menetlus Harju maakonnaplaneeringuga ning kas selle teelõigu projekteerimine või kavandamine peaks võtma arvesse seda maakonnaplaneeringut?</p> <p>Kuna jäi ebaselgeks, millisest riiklikust või piirkondlikust strateegilisest alusdokumendist tutvustatud 2+2 lahenduse mõte üldse tuleneb, siis paluksin mulle saata vastav konkreetne viide. Minu soov tuleneb inimlikult igat kodanikku puudutavast asjaolust, et kuigi avalikult jääb mulje, et Eesti Vabariigil on rahaliselt väga raske ja väga paljude kriitiliste valdkondade jaoks ei leita vahendeid, siis samas on mõne riigiameti või riigiametniku käsutuses küllalt vahendeid, mida kulutada selliste kulukate projektide ja eskiiside väljatöötamiseks, mille vajadust või pakilisust ei ole korrektset otsustatud või dokumenteeritud. Loodan väga, et saan selles küsimuses rahuldavad selgitused.</p>	<p>Põhjendused/Selgitused:</p> <p>1. Saue valla üldplaneeringus on märgitud riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski oluliselt muudetavaks riigiteeks ning määratud sellele vastav riigitee koridor. Saue valla üldplaneering ei määra täpselt riigitee 2+2 maantee lahendust, vaid annab selleks võimaluse. Planeeringu seletuskirjas sätestatult on oluliselt muudetava maantee koridor ära näidatud maantee laiendamise võimaluse säilitamiseks kogu riigimaantee ulatuses. Transpordiamet näeb käesoleval hetkel vajadust riigitee nr 8 vastavusse viimist Eestis kehtivate õigusnormidega, et oleks tagatud riigitee korrakohane toimimine ja selle ohutus. Sh toetab oluliselt ümberehitamise vajadust ka maakonnaplaneering, mis sätestab, et riigiteel nr 8 on ette nähtud oluliselt ümberehitada liiklusohutuse ja läbilaskvuse suurendamiseks. Maakonnaplaneering on alusdokument üldplaneeringute koostamiseks.</p> <p>Üldplaneeringud ei määra üldjuhul tehnilisi lahendusi ning tehnilised lahendused selguvad projekteerimise käigus. Laiendamise vajaduse sõnastus Saue valla üldplaneeringus annab võimaluse kavandada nii 2+1, 2+2 vms sõiduradadega lahendusi sõltuvalt maantee liikluskäitumisest ja vajadustest.</p> <p>Transpordiamet on koostanud riigitee nr 8 lõigus liiklusuuringu, millest lähtuvalt on Hüüru küla läbiv lõik I klassi maantee. Vastavalt maantee projekteerimisnormidele ja Transpordiameti juhendmaterjalidele on maantee ohutuse ja korrakohase toimimise tagamiseks antud juhul vajalik kavandada 2+2 maantee. Sh kavandatakse sildu 100 aastase perspektiiviga ning ei ole mõistlik kavandada sildade lahendusi, mida peaks 20-50 aasta jooksul uuesti ümber ehitama.</p> <p>2. Vastavalt avalikul arutelul kokku lepitud jagab Transpordiamet uuringuid külaseltside ja kohalike omavalitsustega. Uuringud on koostatud pädevate isikute</p>

	<p>2. Teostatud uuringute jagamine mõistliku aja jooksul. Avalikul arutelul väideti Transpordiameti esindajate poolt, et Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste menetlusega seoses on teostatud mitmeid uuringuid. Kohtumisel endele uuringutele juurdepääsu võimalust ei pakutud. Seetõttu paluksin selline võimalus tekitada, näiteks lisada kõik selle eelmainitud projektiga seotud teostatud uuringud (näiteks geodeesia, geoloogia, hüdroloogia, elustik, liiklussagedus, liiklusperspektiiv, looduskaitse, arheoloogia, mõjuhinnangud jne) üles Transpordiameti vms lehele, et mina ja kogukonna liikmed saaksis need alla laadida ja nendega tutvuda. Palun jagada konkreetselt minuga vastavat linki, et jõuaksin menetluse jooksul nende uuringutega mõistliku aja jooksul tutvuda.</p> <p>3. Suurema kiirusega maantelõigu puudub loogiline jätk Tallinnas. Tutvustatud kujul 2+2 laiendatud maanteelõik tooks loogiliselt järeldades teele rohkem liiklejaid ja seega põhjustaks elluviimisel ummikute suurenemist või liikluse seiskumist Tallinna suunal Tallinna piiril, kus tee jätkuks praeguses 1 +1 lahenduses endiselt vähemalt 5 km pikkuselt koos paljude valgusfooridega. Seni, kuni Tallinn ei ole seal linna piirini rajanud laiendatud, mitmerealist suurema läbilaskevõimega teed, puudub ratsionaalne arusaadav vajadus rajada sinan kõrvale oluliselt suurema läbilaskevõimega Paldiski maantee. Kas on teostatud vastavad tasuvusanalüüsid, kus võrreldakse planeeritavaid investeeringuid oodatavate tulemustega, eesmärkidega? Milliste argumentide alusel saaks hinnata, et projekti teostamiseks plaanitavad investeeringud ei too kaas rohkem negatiivse mõjuga tulemusei – suurenenud ummikud ja sellest tulenev suurenenud heitgaaside reostus, senisest pikem ajakulu sama vahemaa läbimiseks? Esitlusel viidati ka liiklusohutuse parandamise vajadusele, kuid ei tutvustatud konkreetseid asjaolusid või sellekohaseid uuringuid. Seetõttu sooviksin teada, mis on konkreetsed murekohad ohutusega sellel teelõigul ja millised alternatiivsed lahendused ohutuse parandamiseks on koos vastavate maksumuse hinnangutega läbi töötatud?</p> <p>4. Eskiisprojekti lahenduse alternatiivide puudumine. Avalikul arutelul jäid kahjuks sisuliste vastusteta kogukonna korduvad küsimused 2+2 lahenduse alternatiivide ning nende omavahelise võrdluste olemasolu kohta.</p> <p>Juhin tähelepanu, et näiteks riiklik transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 lk 24 on toodud riigi poolt taristu arendamise üldpõhimõtted: Transpordisüsteemi arendamisel ja investeerimisotsuste langetamisel järgitakse esmajärjekorras nn nelja astme printsiipi: enne kui lahendada transpordiprobleem uue taristu ehitamisega, tuleb läbi kaaluda kõik muud alternatiivid, nt kas oleks võimalik lahendada probleemi nõudluse mõjutamisega, taristu tõhusama kasutusega või taristu pisemate kohandamisega.</p> <p>Soovin Transpordiameti selgitust, kas Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste menetlus peaks arvesse võtma viidatud arengukavast ja kuidas ta vastab sellele konkreetsele põhimõttele? Sellest tulenevalt palun ülevaadet kõigist kaalutud alternatiividest ja nendega soetud analüüsides. Eelkõige, kas ja kuidas oleks võimalik lahendada olemasolevaid probleeme nõudluse mõjutamisega, taristu tõhusama kasutusega või taristu pisemate kohandamisega (näiteks Hüüru silla rekonstrueerimine, vajadusel ohutuse parandamine jne)?</p> <p>5. Paldiski mnt 2+2 sõiduraja variant ei mahu Hüüru külast läbi praegusel trassil ja tekitaks kahju. Praegu läbib Paldiski mnt Hüüru küla ajalooliste hoonete kompleksi ja küla piires väljakujunenud väljakujunenud liiklussõlmi 1+1 sõidureaga ning madala sõidukiirusega tee. Oleks asjakohane, et senisest 2 korda suurem sõidukiirusega, seega senisest oluliselt suurema mürareostusega, ilma sarnaste ühendusteta ja laiem trass tuleks projekteerida keskustest ja olemasolevatest elamutest võimalikult kaugele, mitte endiselt nende keskele, halvendades kohalike elanike elutingimusi. Ajalooline sild, Hüüru mõis, vesiveski, sepamaja, mõisa moonakamaja moodustavad praegu ühtse Hüüru küla keskuse, mis oma miljööväärtusega mõjutab positiivselt ka külas asuva elukondliku kinnisvara väärtust. Küla läbiv kiirtee muudaks küla üldmuljet halvemaks ja selle atraktiivsus elukeskkonnana väheneks. Kas Transpordiamet on arvestanud, et selline eskiisis ette nähtud uus kiirtee mõjutaks külas asuva kinnisvara väärtust negatiivselt? Kuna see projekt ei ole ette nähtud avalike planeeringutega, siis kuidas kavatsetakse seda negatiivset mõju kompenseerida neile, kes uue võimaliku kiirtee lähedusse heausklikult kinnisvara on soetanud?</p>	<p>poolt ning on mõeldud eelkõige projekteerijale algandmeteks projekti koostamisel ja lähteandmeteks otsuste tegemisel. Samuti on uuringud koostatud erialases sõnavaras ja kasutades erialaseid insener-tehnilisi meetodikaid.</p> <p>Juhime tähelepanu, et projekteerimise ajal võib selguda täiendavate uuringute koostamise vajadus. Transpordiamet tellib projekti elluviimiseks kõik vajalikud uuringud vastavalt nõuetele ning tagab, et uuringu tulemustega on projekti realiseerimisel arvestatud.</p> <p>3. Transpordiamet tugineb riigiteede arendamisel vajaduse põhisusest ning kehtivatest Eesti õigusnormidest. Riigimaantee nr 8 Tallinn–Paldiski arendusvajadus tuleneb vajadusest tagada rahvusvahelise maantee ja riigi põhimaantee ohutus ja korrakohane kasutamine. Riigitee nr 8 liiklussagedused on aastate jooksul oluliselt kasvanud ning vastavalt 2022. aastal koostatud liiklusuuringule on riigitee 2+2 maanteeks ümberehitamine vajalik, et tagada normidekohane (minimaalne) riigitee ohutus ja korrakohane toimimine. Tegemist on vajaliku investeeringuga.</p> <p>Vastavalt Tallinna linna Haabersti linnaosa üldplaneeringule on Tallinna linna sisesel Paldiski maantee ette nähtud perspektiivseks/rekonstrueeritavaks põhitänavaks. Sh on ette nähtud perspektiivsed mitmetasandilised ristmikud Tähetorni/Tammi tee ristmikule, Järvekalda tee ristmikule, et tagada ka Tallinna linna siseselt riiklikult olulise tee ühendus sadamaga. Harju maakonnaplaneeringus on samuti märgitud riigitee nr 8 Tallinna linna sisene lõik oluliselt muudetavaks või rekonstrueeritavaks teeks.</p> <p>Riigitee arendusvajadus on toodud välja kõigis arengudokumentides ning antud projekteerimistingimustega soovimegi viia riigitee nr 8 järkjärgult normidega kooskõlla, et riigitee vastaks Eestis kehtivate seadustega nõutud tasemele.</p> <p>Antud riigiteel on juhtunud ajavahemikul 2011–2021 a. 27 inimkannatanuga liiklusõnnetust, millest hukkunuid on 3 ja viga saanud 38. Üks hukkunuga liiklusõnnetus oli kokkupõrge jalakäijaga ja teised kaks kokkupõrge vastutuleva sõidukiga.</p> <p>4. Vastavalt riiklikele ja kohalikele strateegilistele dokumentidele ei ole riigiteega nr 8 Tallinn–Paldiski Tallinn–Keila lõigule ette nähtud täiendavaid perspektiivseid transpordiliike, liikumisteede ega liikumisteede. Ainukeseks liikumisvõimaluseks antud lõigul on sõiduteede või kergliiklusteede (jalakäijana või jalgratturina) kaudu. Paljud külad ja asumid jäävad kergliiklejale lähtepunktist sihtpunktini liiga kaugele ning liikumiseks kasutatakse valdavalt sõiduaautosid.</p>
--	--	---

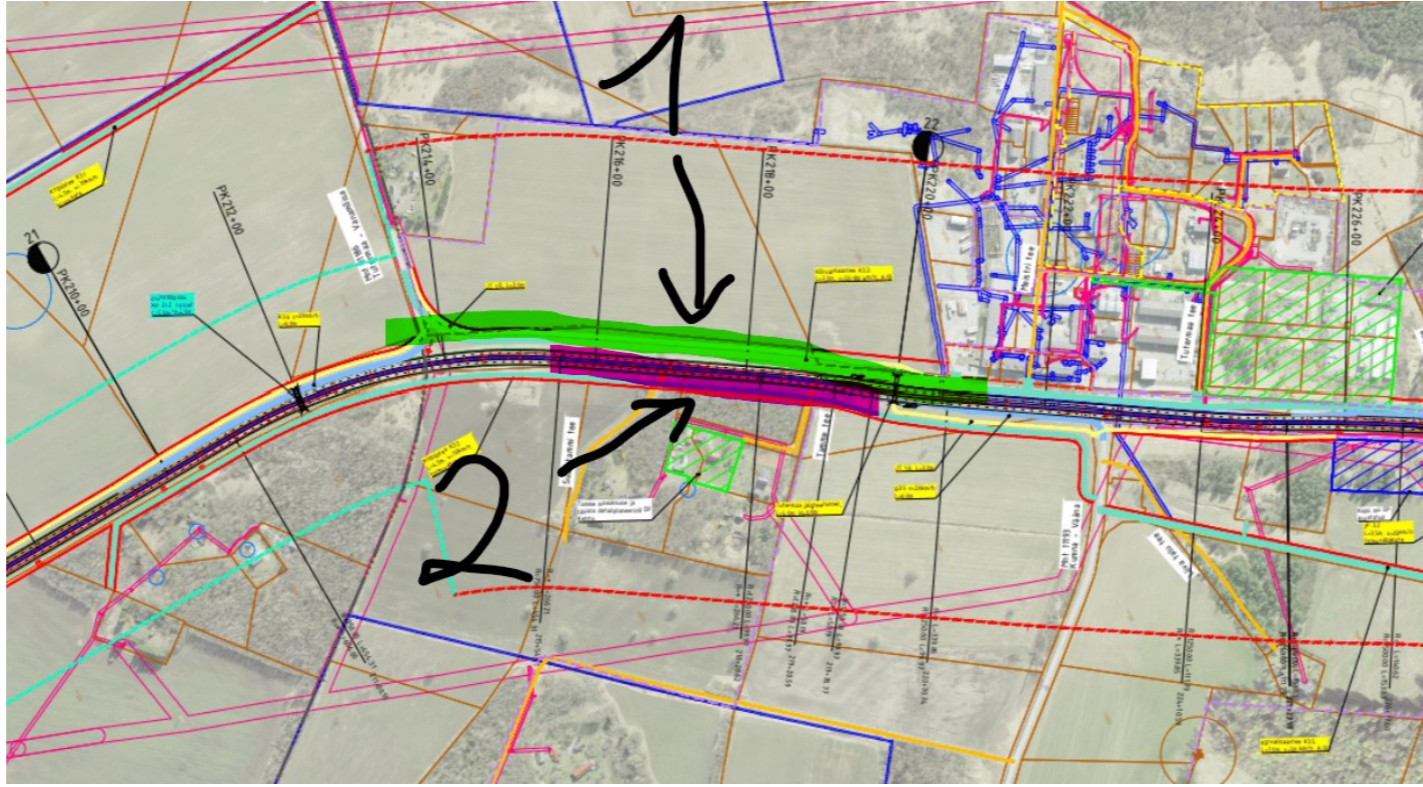
	<p>6. Kogujateed peaksid asuma võimalikult teetrassi lähedal. Kui projekt peaks siiski järgmistesse etappidesse liikuma, siis teen ettepaneku, et kogujatee T14 (Keila poolt Jõe tee) suunduks võimalikult põhimaantee äärest, teetrassi kaitsevööndis. Taoliselt tiheasustusalale ehitatav kiirtee koos oma muu taristuga peaks mahtuma oma põhitrassile, mitte ette nägema otsest täiendavat talumiskoormust mitmesaja meetri kaugusel asuvatele kinnistuomanikele, kelle elamukrundid jääksid sellise rajatava kogujatee äärde. Puudub otsene vajadus tuua 70 km/h sõidukiirusega T14 kogujatee ca 280 meetri kaugusele põhitrassist, tekitades täiendavat mürareostust eramute vahele sinna, kus seda varem ei olnud. Infoks, et Jõe tee praegune asulasisene kiiruspiirang on 30 km/h. T14 kogujatee võiks siis kulgeda näiteks ca 10 meetri kaugusel põhitrassist sellega paralleelselt kogu ulatuses ja jõuda välja praeguse Jõe tee ning Paldiski mnt ristmikuni.</p> <p>7. Lisaks sooviksin teada saada vastuseid ka kõigile teistele Hüüru mõisas 25.05.2023 eskiisi avalikul arutelul esitatud või hiljem tõusetunud küsimustele, mida võidi saata selguse mõttes eraldi kirjalikult. Palun võimaldada mulle selles minu kodukohale olulises asjas kõigi tõstatatud küsimuste vastustega tutvuda ja mõistliku aja jooksul täiendavaid ettepanekuid teha. Olen kindel, et saate seda koordineerida ka Hüüru külaseltsi kanalite kaudu.</p>	<p>Alternatiivseid liikumismeetodeid antud lõigus riiklikes ega kohalikes strateegilistes dokumentides kavandatud ei ole. Nende puudumisest tulenevalt on aastate jooksul kasvanud sõiduautode arv sellel riigitee lõigul. Sh vajab märkimist asjaolu, et riigiteel on ka toimiv ühistranspordi liiklus, kuid liiklussagedused riigiteel on endiselt aastate jooksul kasvanud.</p> <p>Transpordiamet arvestab ka riikliku transpordi ja liikuvuse kavaga ning on endiselt seisukohal, et riigitee laiendamine on vajalik, et tagada riigitee ohutus, piisav läbilaskvus ja korrakohane kasutamine.</p> <p>5. Eskiisprojekti koostamise raames on projekti koostamisega tegelev teedeinsener Hüüru küla lähivas lõigus ruumiliselt läbi töötanud 2+2 maantee viadukti lahenduse koos 2+2 riigitee lõiguga ning oleme seisukohal, et 2+2 maantee mahub antud teekoridoris Hüüru külast läbi. Tegemist on küll kitsaste oludega, kuid tehniliselt on see meie hinnangul võimalik.</p> <p>Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski maantee laiendamine on ette nähtud Harju maakonnaplaneeringus ja Saue valla üldplaneeringus. Üldplaneering on Saue Vallavalitsuse poolt kehtestatud ning avalik dokument, millega on saanud ja saavad tutvuda kõik puudutatud isikud.</p> <p>Antud projekt ja projekteerimistingimused on kooskõlas avalike planeeringutega. Kõigis planeeringutes on riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski märgitud oluliselt muudetavaks ja ümberehitatavaks riigiteeks. Ümberehitamise tehniline lahendus selgitatakse välja käesoleva projekti raames vastavale Eestis kehtivatele seadustele ja Transpordiameti juhenditele tuginedes.</p> <p>6. Transpordiamet on kavandanud kogujatee nr K1.4 arvestades piirkonnas välja kujunenud kohaliku teedevõrgustikku ja teedevõrgustiku loogilist kulgemist. Kavandades kogujatee nr K1.4 kõrvuti põhimaanteega tooks see lahendus kaasa ebaloogilisi pöördeid, pikendaks sõiduaega ja distantse ega sobituks kohaliku teedevõrgustikuga.</p> <p>Antud kogujateel ei ole riigitee tunnuseid, kavandatud teele ei ole ette nähtud läbivat liiklust ning see teenindab üksnes kohalikke elanikke. Seega ei kaasne kavandatud teega piirkonnas ka olulist liiklussageduse tõusu.</p> <p>7. Tegemist ei ole küsimuse, ettepanekuga ega seisukohaga. Arvamuste ja seisukohtadega on võimalik tutvuda käesolevas dokumendis.</p> <p><u>Otsused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tegemist ei ole ettepanekuga. Võtta aramus teadmiseks. 2. Tegemist ei ole ettepanekuga. Tegemist on sooviavaldusega tutvuda uuringutega. Transpordiamet jagab liiklusuuringut läbi kohalike omavalitsuste ja
--	--	---

			<p>külaseltsidega. Transpordiamet saadab uuringu külaseltsidele ja kohalikele omavalitsustele koos projekteerimistingimustega.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Tegemist ei ole ettepanekuga. Võtta aramus teadmiseks 4. Tegemist ei ole ettepanekuga. Võtta aramus teadmiseks 5. Tegemist ei ole ettepanekuga. Võtta aramus teadmiseks 6. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada kogujatee nr K1.4 põhimaantee trassi ligidusse. 7. Tegemist ei ole ettepanekuga, arvamusega ega küsimusega.
27	<p>E K e-kiri 09.06.2023 18:56</p>	<p>Esitan oma seisukohad ja ettepanekud seoses Transpordiameti kavandatava riigitee nr 8 Tallinn-Paldiski km 13,9-24,2 ümberehitusega.</p> <p>Kuna aktiivsed inimesed on esitanud veenvaid argumente Transpordiametile, siis ma ei pea vajalikuks nende dubleerimist.</p> <p>Arvatavasti ei oleks paljudel inimestel kaasa arvatud minul endal tee ehituse vastu midagi, kui see toimuks mõistlikumas mahus, ilma et see lõhuks olemasolevat elukeskkonda, lõikaks küla tugevalt neljaks, ja tänu sellele väheneks inimeste turvatunne, isoleeritus, täiendav oluline rahaline kulu, kinnisvara väärtuse kaotamine. Kui vaadata tänast eskiisi, siis pikeneks kodu tee ca 5-7 km. Meie pere peab 3 x päevas käima Laagris, siis selline matemaatika, teeks meile lisakuluks aastas ca 8000-10000 km. (CO2 ?) See on arvestatav rahaline lisakulu, kütus, rehvid, auto hooldus, amortisatsioon. Ajaline lisakulu päevas ca 30 min. 660 min ühes kuus, 7920 min aastas. 7920 min võrdub 132 tundi. 132 (laps peab ca 121 lisatundi veetma autos) lisatundi saab inimene teha vähem tööd. Ehk põhimõtteliselt kaotab inimene ühe kuupalga aastas, + kõik muud kaasnevad lisakulud. – 4000 € perede kohta, kelle lapsed käivad koolis ? Eakad ?</p> <p>Tee olemus. Kindlasti oleks võimalik ehitada tee laiendusi, et saaks sooritada parempöõret ilma, et see aeglustaks põhi sõidureal liiklemist, sama loogikat on võimalik kasutada ka vasakpöõrde sooritamiseks. Ehk kanaliseerimis meetod. Osaliselt saab teha 2+1 osaliselt 2+2. Kõige suuremad ummikud tekivad tavaliselt Tallinna sissesõidul, Tallinn ei võta autosid vastu ! Seega 2+2 süvendaks pigem muret, kui oleks abiks. Öhtusel tipptunnil Keila suunas Tallinn-Paldiski km 13,9-24,2 ei ole ummikuid, va Tallinnast välja sõidul, kuid see ei puuduta renoveeritavat lõiku. Transpordiamet, väitis 2018 a. Novembris, et olemas olev tee vastab nõuetele ja on liiklemiseks turvaline, kuid avalikul koosolekul väideti vastupidist. Kuidas sellest aru saada ?</p> <p>Isiklikult, ei ole tee renoveerimise vastu kuid kohalikke inimeste seisukohtasid tuleks/võiks rohkem arvestada. Kohalike inimeste väljakujunenud turvatunne, elukeskkond ei tohi halveneda, või kaduda. Tee ehitus ei tohi olemasolevat kinnisvara väärtust vähendada, kui vaadates tänast eskiisi, siis paraku see juhtub. Natukene rohelisemat projekteerimis, elu keskkonda soosivamalt võiks olla märksõnad projekteerimisel. Esmasel avalikul koosolekul ei tundunud, et rahva aramus või ettepanekud oleksid olulised.</p> <p>Saja aasta perspektiiv. Kuna EU ja terve maailm on väga tugevalt astumas samme vähendamaks CO2, ja eraautode arvu, ja samas suurendada ühistranspordi liiklust, elektriautod jne. Kas siis pikas perspektiivis, ei ole ette näha pigem autode arvu vähenemist ?</p> <p>CO2 - Kui nüüd mõelda kaugemale ette, kas ei oleks mõistlik antud maanteel, lähenda uudsema ideega ? Soodustame ühistransporti, jalgrattaga, rolleriga ja elektri kulguritega vms liikumist? Seda enam kui +-6 km kaugusele on planeeritud 2+2 maantee.</p>	<p>Põhjus: 1. Kirjaga ettepanekut projekteerimistingimuste eelnõu osas esitatud ei ole.</p> <p>Otsus: Tegemist on arvamusega. Võtta aramus teadmiseks.</p>

	<p>Transpordiameti esindajad rõhutasid avalikul koosoleku mitmeid kordi, et kui tee koridor saab paika. Siis maanteeäärsete maade omanikud, saavad kasutada oma kinnistuid, kas siis arendusteks vms. Iganes viisil nad seda soovivad. Kas Saue vald, on andnud selle kohase kinnituse, või on Saue vald valmis kirjalikult kinnitama seda puudutatavatele maaomanikele ?</p> <p>Saue vald, Hüüru Külaselts, ja Transpordiamet, võiks inimestega natukene sõbralikumalt ja konstruktiivsemalt ja mahukamas võtmes suhelda. Usaldamatus, ja infovaegus, loob inimgruppe, kes arvavad, et nende õigusi rünnatakse ! Kindlasti, ei ole ka enamusi inimesi nõus Hüüru Külaseltsi poolt edastatud kõikide, kohati vastuoluliste, ja suunavate seisukohtadega.</p> <p>Külaseltsi seisukoht on 3 külaseltsiliikme seisukohad, mitte kõikide Hüüru elanike seisukohad.</p>	
<p>28 E.M Hüüru küla elanik e-kiri 26.05.2023 00:14</p>	<p>Kirjutan seoses 25.05 Hüüru külas tutvustatud 2+2 maantee esialgse planeeringuga. Olete planeerinud kogumistee suunaga katastritunnusele 72701.002.1788. Ala on erakasutuses olev maa, millel puudub avalik ligipääs. Säärane ühendus on erinevatel põhjustel äärmiselt negatiivne ning realselt on tegu siseõue alaga.</p> <p>Teen ettepaneku suunata see kogujatee katastritunnusele 72701.002.1502. ehk Suurevälja 3 suunal.</p> 	<p>Põhjendus: Transpordiameti poolt esitatud lahenduses jääb Rohtlaane tee endiselt tupiktänavaks ning juurde lisandub üksnes Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 üksikelamute kinnistud. Suurevälja 4 detailplaneeringu raames see nähtud Rohtlaane tee juurdepääs Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 kinnistule läbi Rohtlaane tee. Läbivat liiklust Rohtlaane teele Transpordiamet ei kavanda. Suurevälja detailplaneeringus on Rohtlaane tee L2 (72701:002:1788) kinnistu nähtud ette transpordimaaks ning avalikult kasutatavaks teeks. Transpordiamet tugineb juurdepääsude tagamisel kehtivale planeeringule ning optimaalsemale lahendusele arvestades ka piirkonnas väljakujunenud tänavavõrgustiku struktuuri.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti järgnevatel etappidel kaaluda juurdepääsu kavandamist Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 kinnistule läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava. 2. Kui juurdepääsu kavandamine läbi Marju tänava võimalikuks ei osutu näha ette juurdepääsu lahendus vastavalt Suurevälja 4 detailplaneeringule.

<p>29</p>	<p>Alajaama tee 5 19801:012:0350 e-kiri 26.05.2023 09:31</p>	<p>Pöördume seoses riigitee nr.8 suhtes, mis on avalikustatud. Soovime kindlasti näha müramüüri põhiprojektis ning teeme ettepanekuid Alajaama tee ja sellel küljel olevate kinnistute juurdepääsu suhtes + Männiku tee ja Kirikumõisa kinnistute suhtes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Juhime tähelepanu, et Alajaama tee elanikud on juba varasemalt teinud ettepaneku müramüüride suhtes suurte trasside äärde. Selle kohta on olemas kirjalikud dokumendid. Hetkel pole seda projekteeritud ning palume kinnitust, et see parandus tehakse põhiprojektiks ära vähemalt Lutheri monumendi poolel Alajaama tee müra kaitseks. 2. Teeme ettepaneku tuua Tutermaa-Kumna-Alajaama ringristmik praegusele Kumna ristile tagasi. Praegune lahendus paistab kallim lahendus. Miks ei võiks Sarapiku kinnistule või Rukkihundi ja Alajaama teele juurdepääs olla ikkagi maantee äärest? Sarnaselt Tutermaale liikumisega. Mis seda lahendust takistaks? 3. Kumna ristilt võiks tee kulgeda üle põllu Alajaama tee metsaga kaetud kurve ossa kohalt, kus on väljasõit põllule nagu see algselt mõeldud oli. Saue poolt sõitjad ei peaks sel juhul suurt ringi tegema üle Keila, et Kumna pääseda. Praegune lahendus üle Rehemäe (Alajaama tee 7) ei ole rentaabel seal oleva mäetõusu tõttu mõlemal suunal. 4. Plaanidelt paistab, et bussipeatused Künka ja Tutermaa on puudu. Kas siis neid ei plaanita? Kui ei, siis kuidas peaksid vanemad inimesed või liikumispuudega inimesed bussile saama? 5. Mõistlikum oleks ehitada mahasõit Keila poolt Alajaama teele (kuivõrd seal on ka pärandkultuuri osa) ning jätkuna samal küljel olevatele kinnistutele maantee äärest. Pealesõidu Keila suunal saaks lahendada tunneliga nii autodele kui jalakäijatele (bussipeatus). Sama tunnelit saaks kasutada ka Männiku tee ja Kirikumõisa kinnistud. Ehk oleks see ka vähem koormavam eraomandis olevatele kruntidele. 	<p><u>Põhjendused/Selgitused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Müra leevendavad meetmed nähakse ette peale mürauuringute (müra modelleerimise) teostamist. Riigiteega külgnevatele lõikudele, kus vastavalt müratase ületab Eestis kehtivaid piirväärtusi on vajalik müratõkkeseinad kavandada, nähakse riigitee rekonstrueerimise käigus ette ka müraleevendusmeetmed. 2. Maantee projekteerimismõnede ja Transpordiameti juhendite kohaselt on ristumiskohtade ja nende osade vahel vajalik tagada minimaalne vahekaugus, et riigiteel oleks tagatud liiklusohutus. Projekti koostamisel tuginetakse liiklussõlmede ja riigitee ristmike kavandamisel maantee projekteerimismõnede ja Transpordiameti juhenditele. Sellest tulenevalt ei ole Teie poolt tehtud ettepanekuga võimalik arvestada, kuna see läheks vastuollu minimaalsete vahekaugustega ristumiskohtade vahel. 3. Kogujateed kavandatakse võimalikult palju olemasolevaid kohalikke teid ära kasutades ning katastriüksuseid võimalikult vähe poolitades. Teie poolt tehtud ettepanek poolitaks mitmed katastriüksused ebaotstarbekalt väikesteks tükikideks ning kaotaks maaüksuse sihtpärase funktsiooni. Kogujatee täpne asukoht selgitatakse välja projekti järgnevates etappides. 4. Künka ja Tutermaa bussipeatused on projektlahenduses säilinud ning paiknevad eskiislahenduse järgi Künka ja Tutermaa jalgteetunneli asukohtade läheduses. Bussipeatuste asukohad on mõnevõrra nihkunud, et tagada liiklusohutus ja normidele vastavus. 5. Keila poolt Alajaama teele juurdepääsu kavandamine ei ole sobilik. Juurdepääs oleks liiklusohutlik ning vastuolus maantee projekteerimismõnede ja liiklussõlmede ja riigitee ristmike kavandamisel tuginetakse maantee projekteerimismõnede ja Transpordiameti juhenditele. Juurdepääsu kavandamisel antud asukohta läheks see vastuollu normidega. Juurdepääs Alajaama teele tagatakse Tutermaa liiklussõlme kaudu, millega on omakorda tagatud ühendused nii Tallinna kui ka Keila suunas. <p><u>Otsused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti edasistes etappides näha ette müra modelleerimine. Näha ette müraleevendusmeetmed rekonstrueeritavates riigitee lõikudes, kus müratase ületab Eestis kehtivaid piirnorme sõltuvalt külgneva maaüksuse funktsioonist. 2. Mitte arvestada tulenevalt vastuoludest maantee projekteerimismõnede ja liiklusohutusele tuginedes. 3. Mitte arvestada ettepanekuga ning kavandada kogujatee vastavalt eskiislahendusele. 4. Tegemist ei ole ettepanekuga. 5. Mitte arvestada ettepanekuga tulenevalt vastuoludest maantee projekteerimismõnede.
-----------	---	---	--


<p>30</p>	<p>Rohtlaane tee 1 72601:001:0399</p> <p>Rohtlaane tee 3 72601:001:0397</p> <p>Rohtlaane tee 5 72701:002:1012</p> <p>e-kiri 29.05.2023 05:43</p>	<p>Eelmisel neljapäeval, 26.mail toimus Hüüru mõisas Paldiski maantee arenduse projekti tutvustamine. Sellega seoses ilmnnes mitu murekohta, mille osas kohalike elanikega nõu pole peetud.</p> <p>Nimelt ilmnnes, et seoses arendusega soovitakse hetkel tupiktänavaks olevast Rohtlaane teest teha läbikäigutee ja liita sinna taha krundid 72701:002:0103 ja 72701:002:1791. Edaspidi ilmselt siis ka veel tagapool olevad maatükid, mis tänaseni pole saanud planeeringut, kuna ligipääsu lihtsalt pole. Rõhutan, et Rohtlaane teed ei ühenda nimetatud kruntidega ühtegi teed, palun veenduge selles ise kohapeal. Rohtlaane tee oli eravalduses ja andsime selle heas usus paar aastat tagasi vallale (tee ise on eksisteerinud ca. 10+ aastat). Rohtlaane tee on tupiktänavana väljakujunenud elukeskkond. Minu hoone (pool Rohtlaane tee 5 krundist) ehitati siia viimasena, aastal 2016. alguses, seega elan mina viimase tulijana siin 8ndat aastat. Oman läbi kolme krundi ligi 9000 ruutmeetrit maad. Olen personaalselt teadlikult hoidnud metsastatuna oma krundid, et säiliks privaatsus, suhteline vaikus - kõik see, mille pärast me siia kolisime. Sellega seoses ei saa me kuidagi nõus olla sellega, et soovite siit läbi hakata suunama liiklust. Kui ei ole võimalik teha pealesõite Paldiski maanteele, siis saate ühendada Paldiski maanteest allapoole ja Rohtlaane teest idasse jäävad krundid Marju tee kaudu (72701:002:1502). Seal ei ei ela kedagi, pole ühtegi maja ning see pole väljakujunenud keskkonda, millele oleks elanikel ootused.</p> <p>Loodame arutelule ja mõislikule suhtumisele. Oleme Rohtlaane tee elanikega vajadusel kaitsma oma õigusi ka kohtus.</p>	<p>Põhjendus: Transpordiameti poolt esitatud lahenduses jääb Rohtlaane tee endiselt tupiktänavaks ning juurde lisandub üksnes Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 üksikelamute kinnistud.</p> <p>Suurevälja 4 detailplaneeringu kohaselt on kohalik tee nr 7270390 Rohulaane tee määratud avalikuks kasutuseks. Sh on Rohulaane tee kaudu tagatud detailplaneeringus ka juurdepääs Rohulaane tee 14 (72701:002:1791) kinnistule. Rohulaane tee jääb endiselt tupiktänavaks ning Transpordiametil ei ole soovi ega kavatsust suunata sellele teele läbivat liiklust.</p> <p>Transpordiamet kaalub ettepanekut tagada juurdepääs kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava kaudu.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsusega ja Mihkli kinnistu (72701:002:0805) omanikuga kaaluda juurdepääsutee kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänav. 2. Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 DP lahendusele.
<p>31</p>	<p>Tamme tee 7 19801:001:3176</p> <p>e-kiri 28.05.2023 23:09</p>	<p>Saadan teile tagasiside Paldiski maantee trassiplaneeringule. See kiri esindab erinevate kinnistute ettepanekuid (Tamme tee 7, Tamme tee 5) ning samal mure on ka teistel naabritel (Tamme tee 3 ja 1).</p> <p>Kõigepealt ütlen, et on antud maantee laienduse plaan on üldjoontes hea ja vägagi oodatud, sest suurendab liiklustravalisust mõeldes eelkõige ratturitele, jalakäijatele ning ennekõike lastele, kes saavad tulevikus hakata turvalisemalt kasvõi koolibussilegi minna. Loodan, et see projekt viiakse esimesel võimalusel ellu, kuid enne seda on vaja sellele teha teatavad kohendused.</p> <p>Ettepanek 1: Teede meie majadest võimalikult eemale planeerimine. Kas oleks võimalik maantee laiendamise osa nihutada mitte meie majade poole, vaid üle tee põldude poole? Toimunud avalikult arutelult sain aru, et maanteelaienduseks (ja kogujatee) jaoks vajaminev ala võetakse meie ja maantee vahel olevast metsatukast. Meil oleks hea meel, kui seda metsatukka võetakse maha võimalikult vähe, sest see on niigi õhuke ning on oluline kaitsemaanteelt tuleva tolmu vastu. Selle metsatuka kaitsefunktsioon on määratletud ka selles piirkonnas kehtivas detailplaneeringus. Üle tee põllul aga ei ole ühtegi maja, millele iga täiendav meeter muudaks elutingimusi. Joonistasin selle skeemile ka, selle juures on nool ja number 1.</p> <p>Ettepanek 2: Müratõkke paigaldamine. Siinsed majad (Tamme tee majad, Kütke külas) satuvad maanteelaienduse tõttu väga halba olukorda mõeldes maantee suuremale mürale (suurenev liikluskoormus, suurenev kiirus, mis suurendab ka müra, metsatuka vähendamine teede tarbeks). Meil on niigi siin maantee ääres mõõdetud minu krundil maanteepoolses servas müratase punasesse ehk juba praegu on müraprobleem, mis selle kavandi ellu viimisel veelgi suureneb ning meie elukvaliteet saab oluliselt kannatada. Seetõttu palume tingimata ehitada meile siia maantee mürakaitseks müratõkkesein. See mure puudutab kõiki siinseid maju (Tamme tee 1, 3, 5 ja 7, lisaks naaber, perekond Salu, kelle krunt on minu krundist kohe järgmine Tallinna poole (ma ei tea mis tema ametlik aadress on, varem oli Suuretamm kinnistu, aga aadresse muudeti vahepeal).</p> <p>Aitäh teile! Loodan, et arvestate kohalike elanike ettepanekutega. Nii meie kui teistega. Kuigi see teelaiendus on vägagi teretulnud, tuleb arvestada ka, kuidas teha seda nii, et kohalike elanike elukvaliteet ei langeks müra ja muu kaasnevate negatiivsete mõjude tõttu</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riigitee projekteerimisel tuleb tagada riigitee ohutus ja selle ühtlane kulgemine. Riigitee liiklusohutuse ja toimivuse seisukohalt ei ole sobilik, et riigi põhimaantee, mida läbib igapäevaselt tuhandeid autosid, koosneb ebamäärastest plaanikõverikest (kurvidest). Samuti on vajalik arvestada normidest tulenevate suurte plaaniraadiustega, mis ei võimalda väikese raadiusega järjestikulist kurvide kavandamist. Lauges kurvis ohutuse tagamiseks tuleb sõidutee plaanikõverik ja viraaž (sh viraažile üleminek) kavandada sujuvalt ilma täiendavate muutustega plaanikõverikes. Tulenevalt ruumikitsikusest (teisel pool teed paiknevast tööstusalast, millele lähemale ei ole võimalik riigiteed kavandada) ei ole võimalik ka riigiteed painutada. Kavandatud plaanikõverad oleksid riigiteel liiklejale ebamäärased ega tagaks põhiteel liikleja sõidumugavust. 2. Projekti järgnevat etappides koostatakse ka müra modelleerimine. Kui mürauringute tulemus ületab seadusest tulenevaid piirnorme nähakse vajadusel ette ka müralevendusmeetmed. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga nihutada riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski telgjoont ida poole. 2. Koostada müra modelleerimine. Lähtuvalt müra modelleerimise tulemustest näha ette müratõkkemeetmed, kui see ületab seadusest tulenevaid piirmäärasid.

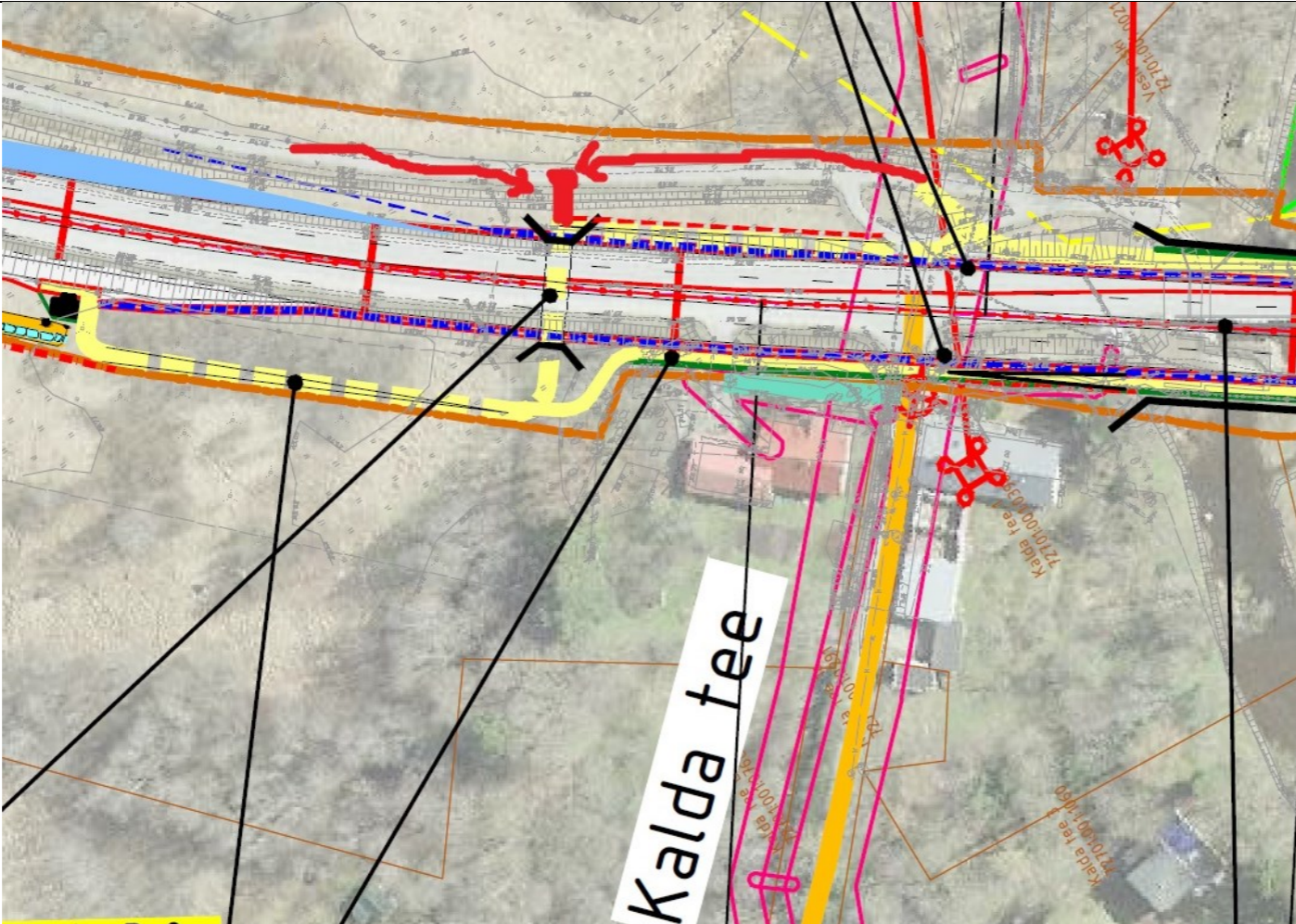
			
32	Rohtlaane tee 10 72701:002:1286 e-kiri 28.05.2023 15:41	Kirjutame, kuna ei soovi kogumistee rajamist teele katastritunnusega: 72701:002:1788, mis viib liikluse Rohtlaane tee privaatseesse tänavasse. Teeksime ettepaneku (katastritunnus : 72701:002:0103) ja (katastritunnus : 72701:002:1791) kogumistee rajamise avalikule Marju teele (katastritunnus:72701:002:1502).	<p>Põhjendus: Transpordiameti poolt esitatud lahenduses jääb Rohtlaane tee endiselt tupiktänavaks ning juurde lisandub üksnes Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 üksikelamute kinnistud. Suurevälja 4 detailplaneeringu kohaselt on kohalik tee nr 7270390 Rohulaane tee määratud avalikuks kasutuseks. Sh on Rohulaane tee kaudu tagatud detailplaneeringus ka juurdepääs Rohulaane tee 14 (72701:002:1791) kinnistule. Rohulaane tee jääb endiselt tupiktänavaks ning Transpordiametil ei ole soovi ega kavatsust suunata sellele teele läbivat liiklust. Transpordiamet kaalub ettepanekut tagada juurdepääs kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava kaudu.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsusega ja Mihkli kinnistu (72701:002:0805) omanikuga kaaluda juurdepääsutee kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänav. 2. Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 DP lahendusele.
33	Rohtlaane tee 7 72701:002:1013 e-kiri 26.05.2023 14:24	Soovime teatada, et meie ei soovi kogumistee rajamist teele katastritunnusega 72701:002:1788, mis viib liikluse Rohtlaane tee privaatseesse tänavasse. Sellega seoses teeme ettepaneku rajada hoonete (katastritunnus: 72701:002:0103) ja (katastritunnus: 72701:002:1791) kogumistee avalikule Marju teele (katastritunnus: 72701:002:1502).	<p>Põhjendus: Transpordiameti poolt esitatud lahenduses jääb Rohtlaane tee endiselt tupiktänavaks ning juurde lisandub üksnes Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 üksikelamute kinnistud.</p>



			<p>Suurevälja 4 detailplaneeringu kohaselt on kohalik tee nr 7270390 Rohulaane tee määratud avalikuks kasutuseks. Sh on Rohulaane tee kaudu tagatud detailplaneeringus ka juurdepääs Rohulaane tee 14 (72701:002:1791) kinnistule. Rohulaane tee jääb endiselt tupiktänavaks ning Transpordiametil ei ole soovi ega kavatsust suunata sellele teele läbivat liiklust.</p> <p>Transpordiamet kaalub ettepanekut tagada juurdepääs kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava kaudu.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsusega ja Mihkli kinnistu (72701:002:0805) omanikuga kaaluda juurdepääsutee kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänav. Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 DP lahendusele.
--	--	--	---

2.2. Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Rukkihundi 19801:012:0519 e-kiri 07.05.2023 12:42	<p>Mind puudutab muidugi Rukkihundi kinnistule (katastritunnus 19801:012:0519) ligipääs. Olen viimased 10 aastat sinna oma aega ja ressursse panustanud. Hiljuti renoveerisin pangalaenuga kogu hoone. Paldiski mnt. poolset hoonet rendin välja autoremondifirmale Viru Auto ja teises hoones toodan aiamaaõblit, põhiliselt ekspordiks Rootsi. See tähendab, et mul käivad seal ka rekkad laadimas.</p> <p>Kui ligipääs muutub liiga keeruliseks siis arvatavasti autoremont kui teenindusettevõtte tahab sealt lahkuda. No see on üks osa minu loost. Teine osa on see, et kuidas rekka sinna tulevikus ligi pääseb. Kortermaja eest suurte veokitega läbi sõita ei ole hea mõte, see teejupp ei ole ka piisavalt lai ja heas korras. Praegugi on Paldiski mnt.-lt Alajaama teele pöörates massipiirang. Ühe tee ma juba olen omal kulul ehitanud (lõik Keila alajaama sissesõidust kuni minu kinnistuni ehk ca 100 meetrit). Uuesti jälle sama teha oleks ehk ebaõiglaselt kulukas. Ja kuidas Elektrilevi Keila alajaama hooldamas käia saaks, kas läbi minu kinnistu sõites? Aga kui ma väljaspool tööaega värava kinni panen? Alajaam on ikkagi strateegiliselt tähtis ehitis.</p> <p>Kuidas praeguse plaani järgi oleks sõidujälg Tallinna poolt tulles? Kas peaks kõigepealt Keilani välja sõitma ja siis tagasipöörde tegema või saaks kuidagi lühemalt? Ma ei saa päris täpselt projekteeritava tee skeemi järgi ise aru.</p> <p>Võin tulla ka 9. mail Harku lasteaeda või 25. mail Hüüru mõisa tutvustusõhtule aga võib-olla ei ole see õige koht kus oma konkreetse küsimusega tervet koosolekut koormata.</p>	<p>Põhjendus: Kirjas on esitatud täpsustavaid küsimusi liikluskorraldusliku lahenduse kohta ning konkreetseid ettepanekuid ei esitatud.</p> <p>Liiklussõlmede ja kogujateede paigutusel on arvestatud piirkonna terviklikku liikluskorralduslikku lahendust, et tagada juurdepääs riigiteega külgnevatele kinnistutele läbi kogujateede või kohalike teede.</p> <p>Otsus: Juurdepääs Rukkihundi kinnistule tagatakse läbi Tutermaa liiklussõlme ja kavandatavate kogujateede. Riigitee projekti realiseerimisel ei eeldata Rukkihundi kinnistu omanikult täiendavate finantseeringute tegemist, kui juurdepääs kinnistule likvideeritakse riigitee ümber ehitamise raames.</p>
2	Tominga-Mõhku 19801:012:0119 e-kiri 10.05.2023 20:58	<p>Esitan vastuargumendid ja ettepaneku Riigitee 8 Tallinn-Paldiski eskiisprojektile Tutermaal asuva Tominga-Mõhku katastriüksusele (19801:012:0119) kavandatava juurdepääsutee 3.1 kohta.</p> <p>VASTUARGUMENDID:</p> <ol style="list-style-type: none"> Planeeritav juurdepääsutee (saab alguse Saue vallast) tükeldab minu haritava põllu. Juurdepääsutee ehitus lõhub toimiva dreenaazi (põldude kuivendussüsteemi), mida eelmisel aastal sai just remonditud. Juurdepääsutee on projekteeritud kruusakattega, mille kasutamine kuival ajal tekitab tolmu, mida meil on praegu juba liiga palju. Teid on hakanud kasutama mootorratturid ja ATV-d. Projekti järgi on juurdepääsutee ühendatud Harku valla poole peal erateega/teedega, mis on antud vallale kasutamiseks avaliku teena, kuid valla huvi neid hooldada on olnud minimaalne. Ainsad tööd on olnud talvine hooldus ja kord aastas hõõveldamine. Nüüdseks on teed halvas seisus. Oma rahadega on teid remonditud. Ei ole nõus, et erateedele veel suurem koormus kavandatakse. 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Transpordiamet arvestab ettepanekut mitte kavandada eskiisis esitatud juurdepääsuteed JP 3.1, kuna antud tee poolitab liigselt maaüksusi. Transpordiamet arvestab ettepanekut pikendada kogujateed nr K3.2 kohaliku teeni nr 7270260 Arunurga teeni, kuna see tagab mõistlikuma ja loogilisema ühenduse kohalike teede vahel. <p>Otsused: Arvestada ettepanekutega.</p> <ol style="list-style-type: none"> Mitte kavandada juurdepääsuteed nr JP 3.1

		<p>ETTEPANEK: Tutermaalt Tallinna poole trassi kõrval kulgev kogujatee nr K 3.2 pikendada kuni teeni nr 7270260. Pikendus on ka lühem kui ehitus üle põldude (eramaade ja erateede). Olemasolev tee nr 7270260 võimaldab sellel majal, mille juurde tahetakse üle meie põllu uut teed rajada, praegu ja ka tulevikus väljuda teise otsa kaudu Väana-Postile ja Tutermaa-Väana teele/Kumnasse</p> 	<p>2. Pikendada kogujatee nr K3.2 kohaliku teeni nr 7270260 Arunurga teeni.</p>
<p>3</p>	<p>Kalda tee 4 72701:001:0595 e-kiri 24.05.2023 15:20</p>	<p>Olen Hüüru küla Kalda 4 omanik. Mul on ettepanek teha korralik juurdepääs Hüüru jalgteetunneli sisenemiseks. Teha tee tunnelisse kaeva üle, otse olemasolevast kiirliiklusteel.</p>	<p>Selgitus: Eskiislahendus ei ole piisavalt täpne projekti etapp, et määrata tunneli tehnilist lahendust. Eskiislahenduses on esitatud üksnes selle põhimõtteline asukoht. Kergliiklusteetunneli tehniline lahendus selgitatakse välja edasiste menetluste ja projekti koostamise etappides.</p> <p>Otsus: Tegemist on arvamusega. Arvamus võtta teadmiseks.</p>

			
4	<p>Kõrtsu 19801:012:0338</p> <p>e-kiri 23.05.2023 16:41</p>	<p>Kirjutun Tutermaa liiklussõlme rajamisega seoses üles kerkiva probleemiga ja teen ettepaneku planeeritava liiklussõlme alla jäävate maade võõrandamise osas.</p> <p>Tutermaa liiklussõlm on planeeritud arvestatavas osas Kõrtsu kinnistu (19801:012:0338) maale. Kõrtsu kinnistu on sihtotstarbeld maatulundusmaa, millena seda ka kasutatakse. Probleem on selles, et liiklussõlme rajamisega planeeritav kogujatee tuleb kinnistu ainsa veevõtukohta peale. Ilma veevõtukohta muutub aga Kõrtsu kinnistu kasutamine maatulundusmaana võimatuks. Lisan juurde Rahvusarhiivi väljavõtte kinnistu asendiplaani kohta (Rahvusarhiivi_väljavõtte.pdf) ja fragmendi Maa-ameti kaardirakendusest (veevõtu_asukoht_kinnistul.jpg), kus on näha veevõtukohta paiknemine. Kas liiklussõlme kogujatee alla jääva veevõtukohta asemele rajatakse Kõrtsu kinnistule uus veevõtu koht?</p> <p>Transpordiameti poolt saadetud e-kiri (Kiri Transpordiametilt, 04.05.2023) kinnisasja omanikele sisaldas muuhulgas ka maade võõrandamise protsessi läbiviimise kirjeldust. Sellega seoses on ettepanek kaaluda Kõrtsu kinnistu maade võõrandamisel nende asendamist kinnistuga piirneva Riigiomandis oleva maaga. Näiteks piirneb Kõrtsu kinnistu *** kinnistuga (***), mis on Maa-ameti andmetel Riigiomand. Kas on võimalik liiklussõlme alla jääva Kõrtsu kinnistu maa asendamine kinnistuga piirneva Riigiomandis oleva maaga?</p>	<p><u>Selgitus maade omandamise kohta:</u> Maade omandamine riigitee ja selle osade kavandamiseks algab peale projektlahenduse koostamist ja vastavate menetluste algatamist. Maade võõrandamist alustatakse vastavalt kehtiva teehoiukavale, kui on kindlus ka ehituse rahastamise osas. Kui Kõrtsu kinnistust on vajalik maad mingis osas võõrandada võetakse Teiega eraldiseisvalt ühendust ning asutakse Teiega läbi rääkima võimalike maade omandamise teemal. Maade võõrandamise üheks võimaluseks on ka kinnistust ära lõigatud osa asendamine samaväärse riigile kuuluva maatüki vastu. Selle võimalikkus selgitatakse välja maade võõranduse menetluse käigus.</p> <p><u>Põhjendus:</u> Transpordiameti ei ole teadlik Teie poolt kirjeldatud veevõtukohtast. Selgitame veevõtukohtaga seotud asjaolud välja ning vajadusel tagame alternatiivse veevõtukohta.</p> <p><u>Otsus:</u> Selgitada välja veevõtukohtaga seotud asjaolud projekti järgnevatel etappidel. Kui tegemist on kinnisasja ainukesel</p>

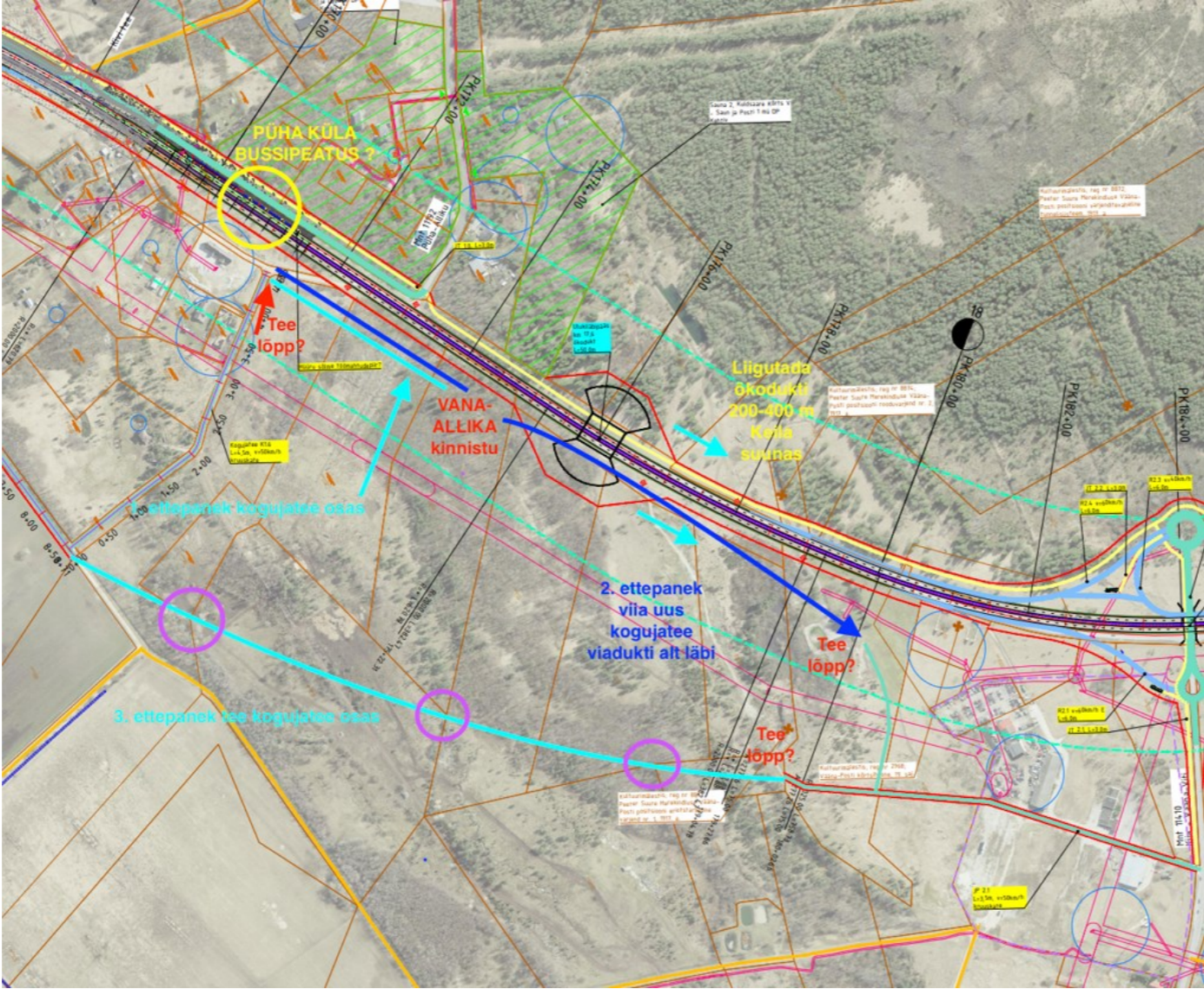
			<p>ametliku veevõtukohaga tagada kinnisasjale alternatiivne veevarustus.</p>
<p>5</p>	<p>Tominga 72701:002:1931 e-kiri 04.05.2023 14:18</p>	<p>Olen Tominga kinnistu(72701:002:1931) omanik. Minu ettepanek oleks viia uus 2+2 tee minu kinnistust eemale põllu ehk ida suunas. Vastasel juhul kaotaksin metsariba, mis varjab minu kodu maanteest ja see vähendaks minu ning minu pere elukvaliteeti. Sellist arvamust avaldasid ka teised kinnistute omanikud, kellel oli sarnane probleem, projekti arutelul 09.05 Harku vallas. Ideaalis näeksin, et hetkel olevast maanteest saaks kogumistee ja selle kõrvale ida poole ehitataks uus 2+2 tee. Lisaks võiks Tominga kinnistust põhja poole olevate kinnistute ühenduste (hetkel olemasolev pinnastee) ühendada kogumisteedega vastavalt joonisele (joonistatud musta värvi joonega). Viimaseks võiks pikendada eelnevalt mainitud teed veelgi edasi põhja suunas, et Aru ja Tuuliku kinnistu omanikud saaksid otse ja kiiremini kogujateele (joonistatud rohelist värvi joonega). See variandi korral ei peaks tegema uut teed Aru kinnistu juurde üle mitme erineva põllu ja kokkuvõttes peaks lühema tee rajama.</p> 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riigitee projekteerimisel tuleb tagada riigitee ohutus ja selle ühtlane kulgemine. Riigitee liiklusohutuse ja toimivuse seisukohalt ei ole sobilik, et riigi põhimaantee, mida läbib igapäevaselt tuhandeid autosid, koosneb ebamäärastest plaanikõverikest (kurvidest). Samuti on vajalik arvestada normidest tulenevate suurte plaaniraadiustega, mis ei võimalda väikese raadiusega järjestikulist kurvide kavandamist. Lauges kurvis ohutuse tagamiseks tuleb sõidutee plaanikõverik ja viraaž (sh viraažile üleminek) kavandada sujuvalt ilma täiendavate muutusteta plaanikõverikes. Eskiislahenduses esitatud põhimaanteed on juba hetkel laiendatud ida poole, mitte Tominga kinnistu poole. 2. Transpordiamet arvestab ettepanekuga pikendada kogujateed nr K3.2 kohaliku teeni nr 7270260 Arunurga teeni, kuna see tagab mõistlikuma ja loogilisema ühenduse kohalike teede vahel. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga nihutada riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski telgjoont ida poole ning kavandada olemasolev riigitee ümber kogujateeks. 2. Arvestada ettepanekut pikendada koguja teed kohaliku teeni nr 7270260 vastavalt ettepanekule.
<p>6</p>	<p>Meistri tee 2-3 19801:012:0023</p>	<p>Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9- 16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste menetluse kaasamisele tänu tekkis Tutermaa Meistri 2 korteriühistul küsimus maja esimeste korruste elanikelt, kel korteri aknad maantee poole.</p>	<p>Põhjendus: Müraleevendusmeetmete kavandamise vajadus tuleneb atmosfääriõhu kaitse seadusest. Meistri tee 2 ja 3 kinnistu</p>

	e-kiri: 24.05.2023 21:23	Ei olnud jooniselt tavainimesele loetav...et kas jumala eest ei tule maja ette maanteelt mingit jubedat müratõket, mis kogu avara vaate esimeste korruste elanikele akendest ära varjaks ja nii elanike kinnisvara väärtust vähendaks? Korterit ostes olid tänava poole avara vaatega korterid oluliselt kallimad hoovi poole akendega korteritest. Loodame väga, et maja akendest ka esimestele korrustele jääb avar vaade alles ja mingit seinu ette maja ja maantee vahele ei ehitata!!!Kui peaks siiski mingi vaate varjamine toimuma, oleme sunnitud kohtusse pöörduma.	juurde müratõkkeseina kavandamise vajadus selgub peale mürauuringu koostamist. Otsus: Meistri tee 2-3 (äri- ja tootmismaa) kinnistute müratõkkeseina kavandamise vajadus selgitada välja mürauuringu käigus.
7	Raabli 72701:002:1006 e-kiri 26.05.2023 14:11	Aitäh kaasamast Tallinn-Paldiski maantee Harku-Keila lõigu projekti arutellu. Projekti elluviimisel palun tagada Raabli kinnistule (katastritunnus 72701:002:1006) juurdepääs ja müratõke, kuna kavas on sinna ehitada eramu.	Põhjendus/Selgitus: 1. Juurdepääs Raabli kinnisasjale tagada läbi Kiia liiklussõlme ja kogujatee nr JP 2.1. 2. Raabli kinnisasja näol on tegemist maatulundusmaaga, kus elamu puudub. Müratõkkeseina kavandamine maatulundusmaale ei ole põhjendatud. Perspektiivse elamu jaoks müraleevendusmeetme kavandamine on kinnistu omaniku/arendaja kohustus. Otsused: 1. Raabli kinnisasjale tagada juurdepääs läbi Kiia liiklussõlme ja kogujatee nr JP 2.1. 2. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada riigiteele müratõkkesein, kuna tegemist on maatulundusmaaga, kus puudub hoonestus.
8	A.L. Jõe tee 3 72701:002:2070 e-kiri 26.05.2023 22:09	Küsimused on järgmised: 1. Kas on võimalik tutvuda lähteülesande ja selle aluseks olevate uuringutega, mille alusel käesolev projekt on alguse saanud? Tutvustatud numbrid viidates anonüümsele uuringule ei ole piisavad suuremahuliste ettevõtmiste toetamiseks. Eriti veel, et selline projekt teeb sadade inimeste igapäevaelu märksa keerulisemaks. Väited, et Tallinnat on vaja tähtsa sadamaga Paldiskis siduda, ei ole piisav. Ligipääs Paldiski sadamale on juba varasemalt ehitatud ja toimiv. Miks soovite raskeveokite liiklust läbi Hüüru suunama hakata? Lisaks Statistikaameti andmetel on Paldiski kaubavedu nõnda väike, et selle mahu avaldamist ei ole lubatud andmekaitsest tulenevalt – miks me loome tugivõrgustikku sadamale, mille mahud on tagasihoidlikud või seotud vaid ühe ettevõttega? Sadamast veetavat kaupa silmas pidades, ei ole sellel kaubal vaja jõuda Tallinnasse, vaid Maardusse ja see on juba lahendatud. 2. Koosolekul mainiti, et tegemist on ühe lahendusega. Millised on teised lahendused ning kas on võimalik, et prognoosides kasutatud inimtegevuse inertsi arvestamisel on eeldused valed? Ehk teisiti öeldes, kui eelmise sajandi alguses prognoositi Londoni suurimaks probleemiks 50 aasta pärast hõbusesõnniku hulka, siis täna teame, et see kohe kindlasti nõnda ei ole. Ühiskond areneb ja tehnoloogia samuti. Lisaks on Eesti riiklikud strateegiad toetamas kestlikku arengut ning seeläbi (vähemasti sõnas) toetamas autostumise vähendamist, siis kuidas toetab suurte magistraalide loomine seda ideed? 3. Oluline on aru saada ka investeeringu tasuvusest. Milline on selle investeeringu tasuvus? Kas selles arvutuses on sisse rehkendatud ka kulud, mida peavad kandma Hüüru, Püha ja Kiia külade elanikud? Või (kui selline tasuvus on üldse välja rehkendatud) peab see silmas vaid riiklike kulusid-tulusid? Raha on väikestel riikidel eriti vähe ja otsustamisel kuhu seda panna on vaja tõsiselt kaaluda kas loodetav tulu väärrib tehtavaid kulusid. 4. Kui eelnevale küsimusele vastate jah, siis kinnisvara hind planeeritavale teele lähedal olevatel elamutel kahaneb oluliselt. Kas selle kompenseerimisele on mõeldud? Kas see kulu on samuti sisse arvestatud tasuvusarvutustesse? 5. Koosolekul ilmus hilisematel tundidel ka teine põhjendus pakutud lahendusele – ohutus. Tänapäevased liiklusuudised peaksid sellisel juhul suunama Transpordiameti tähelepanu sootuks teise asukohta (Kiili vald, Luige alevik). Lisaks presenteeriti teadlikult andmeid ajast, mil ei olnud tänast liikluskorraldust veel kehtestatud – vähendatud liikluskorraldus ja vahepostid möödasõitjate vältimiseks. Seega, need väited ei pea tänases olukorras paika.	Selgitused: 1. Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski maantee on riigi põhimaantee, mille eesmärk on pealinna ühendamine teiste suuremate linnadega, tähtsate sadamatega, raudteesõlmedega ja piiripunktidega. Paldiski linn ja seal paiknev sadam ning raudteesõlm on riikliku tähtsusega objektid, millele tuleb tagada vastavalt tee funktsioonist lähtuv ohutus ja läbilaskevõime. Projekti eesmärk ei ole täiendada liikluse suunamine põhimaanteele, mis läbib Hüüru küla. Aastate jooksul on antud põhimaanteel liikluskasvatust kasvanud selliselt, mis eeldab ohutuse ja sujuvuse ning läbilaskevõime tagamiseks 2+2 ristlõikega maanteed. Projekti raames on Tallinn–Paldiski maantee projekteerimiseks koostatud 2022. aastal liiklusuuring „Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 Harku–Hüüru lõigu eelprojekti koostamine - Liiklusuuring“ (töö nr ERC/22/2022). Projekteerimistingimused sätestavad tingimused, millele peab projekt vastama ning milliseid uuringuid tuleb koostada. Projekti koostamise etapis üldjuhul uuringuid ei avalikustata, kuna tegemist on projekteerijale projekti koostamiseks mõeldud dokumentidega ning nõuavad eriteadmisi (vastavaid pädevusi). Transpordiamet on liiklusuuringu tellinud ennetavalt, et oleks võimalik juba eskiisprojekti tasandil selgitada välja riigitee kavandamiseks vajalikke asjaolusid.

	<p>6. Isiklikumaks minnes. Elades Paldiski mnt ääres, kaob selle projekti eskiisi alusel mu tavapärane ligipääs maailmale ja pean liikuma koju ja tööle ligikaudu 5 km rohkem. Eeldades, et sõidan seda teed 5 päeval nädalas ja 45 nädalat, mis teeb üle 1000 km lisaks, millel on aga kindel hind nii auto kulumise kui ka kütusekulu mõttes.</p> <p>7. Tee (Jõe tee lõik), mis on kavandatud meie tulevaseks koduteeks on osaliselt eraomandis ning selle omanik võib keelduda meid läbi laskmast suvalisel ajahetkel. Kuidas on see lahendatud selle eskiisi järgi?</p> <p>Kokkuvõtvalt, käesolev eskiis on vastuolus mitmete riiklike dokumentidega ning muudab kohalike elu oluliselt halvemaks ning sellega on sellisel kujul võimatu nõustuda. Lisaks eelnevale kustutab selline lahendus aastaid kestnud töö kogukonna ehitamise – näib tühine, aga on üsna keeruline saavutada. Lisaks on Hüüru mõisa renoveerimise tasuvus küsitav – juurdepääsu keerulisemaks muutmisel on keeruline kasvatada saali kasutatavust ürituste jmt näol.</p> <p>Mõistan, et on vajadus muutusteks, kuid selline lahendus lihtsalt ei sobi.</p> <p>Ehk lühidalt, pakutud eskiis ei sobi kohalikku ellu ning välja tuleb töötada sobivam lahendus probleemi lahendamiseks. Loodan, et saate vastata ka tekkinud küsimustele.</p>	<p>Avalikul väljapanekul lepiti kokku, et Transpordiamet jagab asjakohaseid uuringuid läbi Hüüru külaseltsi ja/või kohaliku omavalitsuse. Edastame liiklusuuringud Hüüru külaseltsile ja kohalikele omavalitsusele koos antud projekteerimistingimustega.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu, mis saadeti puudutatud asutustele ja isikutele tutvumiseks ja arvamuse avaldamiseks ongi projekti koostamise lähteülesandeks.</p> <p>2. Eskiisi koostamisel on kaalutud läbi erinevaid lahendusi, mida tutvustati põgusalt ka avalikul arutelul. Kaaluti liiklusõlmede, kergliiklustee tunnelite ja kogujateede asukohti. Eskiisi koostamisel on küsitud arvamust ka kohalikul omavalitsusel ning sellest lähtuvalt eskiisprojekti muudetud. Projekteerimistingimused antakse ühele projektlahendusele, mille osas küsitakse arvamust puudutatud isikutelt. Mitme erineva projektlahenduse osas arvamuse küsimine tekitab segadust ning puudub täpne arusaam, millisele lahendusele väljastatakse projekteerimistingimused.</p> <p>Sh muutub lahendus ka peale projekteerimistingimuste andmist vastavalt esitatud ettepanekutele, mida Transpordiamet saab arvestada.</p> <p>Uuringuid on koostatud insenertehnilisi põhimõtteid rakendades. Transpordiameti hinnangul on liiklusuuringud ajakohased ning vastavad uuringu koostamise juhendile. Teeregistri andmetele tuginedes on teada et Tallinn–Paldiski maantee liiklussagedus on viimase 10 aasta jooksul oluliselt kasvanud ning liiklusuuring tulemustest lähtudes kasvab liiklussagedus veelgi.</p> <p>3. Selleks, et tagada riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski maantee normidele, õigusaktide, standarditele vastavus on antud riigitee rekonstrueerimine vajalik. Ohutusest võidavad ka Hüüru küla ja külgnevate kinnistute elanikud, kes saavad ohutumad juurdepääsud elukohtadele.</p> <p>4. Projektile koostatakse tasuvusarvutus peale vastavate lahenduste välja töötamist. Riigitee rekonstrueerimise vajadus tuleneb Transpordiameti kohustusest tagada riigitee liiklejate ohutus ja korraohane toimimine. Transpordiameti esialgsel hinnangul on projekt tasuv, kuid täpne tulemus selgub pärast tasuvusarvutuse teostamist.</p> <p>Riigitee ohutuse tagamine ja läbilaskvuse suurendamine on määratud eesmärgiks riiklikes strateegilistes dokumentides.</p> <p>5. Tegemist on arvamusega, mis ei ole seotud käesoleva projekti projekteerimistingimustega. Transpordiamet peab oma kohustusi täitma kõigil riigiteedel (sh Tallinn-Paldiski maanteel).</p> <p>Alandatud piirkiirused ja kummipostid möödasoitude takistamiseks on ajutine (kiire) meede ning ei lahenda riigitee toimivuse ja ohutuse seisukohalt kõiki probleeme (lisaks vastuolu normidega) ning funktsioonist tulenevaid eesmäärke. Riigiteel ohutuse terviklikku lahenduse tagamiseks on vajalik</p>
--	--	--

			<p>ette näha riigitee rekonstrueerimine terves mahus tagades Eestis kehtivate õigusnormide kohane lahendus.</p> <p>6. Projekti eesmärk on tagada kõigi liiklejate, ohutus ning sõidumugavus põhimaanteel. Mõningane teekonna pikenemine on riigitee normide kohaseks viimisel teatud olukordades vältimatu. Teekonna pikenemised sõltuvad algus ja sihtpunktidest ning need võivad olla ajas muutvad. Ei ole võimalik eeldada, et mitte kusalgi ei toimu ühtegi muutust ning teekonnad ajas ei muutu.</p> <p>7. Kohalik tee nr 7270232 Jõe tee on avalikult kasutatav tee ning munitsipaalomandis.</p> <p>Otsus: 1.-7.Tegemist on arvamuste ja täiendavate selgituste küsimisega. Võtta arvamused teadmiseks.</p>
9	<p>Kaasiku 72701:001:1376</p> <p>e-kiri 26.05.2023 23:19</p> <p>e-kiri 29.05.2023 09:01</p>	<p>Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste menetluse kohta on tekkinud mõned küsimused alljärgnevalt:</p> <p>1. Teelõigu alates ca 15,5 kuni 17,0 kilomeetril maantee kõrval asuvad põllud (suunaga Harkust Keila poole paremal pool teed) on drenaazitud maa-ala. Eskiisprojektiis puudub sellekohane maaparandussüsteemi piiri tähistus.</p> <p>Kuidas on uue maantee planeerimisel arvestatud praeguse olemasoleva maaparandussüsteemiga?</p> <p>2. Kuidas mõjutab maantee ehitus põhjavett, ühtlasi seoses sellega joogivee kvaliteeti puurkaevust, mis jääb ca 120 meetri kaugusele tee-ehituse tsoonist?</p> <p>3. Kuidas tagatakse elanikele igapäevased liikumisvõimalused nii jalgsi kui ka autoga teetööde tegemise ajal, kui praegu ainuke ühendustee kodualuse kinnistuga on pööre Paldiski maanteele/maanteelt?</p> <p>Teen ettepaneku nihutada Hüüru ja Püha küla vaheline kahetasapinnaline ringristmik 150-200 m Püha küla poole, kuna sel juhul jääb mõlemale poole uut maanteed ainult põllu ja/või metsamaa ning elamumaa (Kaasiku kinnistu) jääb kaugemale.</p>	<p>Selgitus:</p> <p>1. Eskiisprojekt on liiga algne projekti etapp tehniliste lahenduste käsitlemiseks. Eskiislahendus käsitleb antud juhul Transpordiameti esialgset visiooni võimalikust lahendusest ning projekti järgnevates etappides arvestatakse ka maaparandussüsteemidega. Sh saadetakse projekt kooskõlastamiseks ka Põllumajandus-ja Toitlustusametile.</p> <p>2. Üldjuhul teedeehitus põhjavett ei mõjuta. Projekti koosseisus koostatakse keskkonnamõjude eelhindang, mille raames hinnatakse mõjusid keskkonnale. Kas kavandatu mõjutab ka põhjavett ja joogivee kvaliteeti, selgub keskkonnamõju hinnangu käigus.</p> <p>3. Ehitustööde aegne liikluskorraldus selgub alles peale projekti koostamist ning ehituslubade väljastamist. Käesoleva menetluse ja projekti etapp on liiga varajane etapp ehitusaegse liikluskorralduse välja selgitamiseks. Üldjuhul ehitustööde ajal tagatakse kõigile kinnisasjadele juurdepääs (sh kergliiklejatele). Kui konkreetsete tööde jaoks on vajalik mõne ristumiskoha lühiajaline sulgemine teavitatakse sellest maaomanikke.</p> <p>Otsused:</p> <p>1. Tegemist ei ole ettepanekuga. Võtta arvesse maaparandussüsteemidest tulenevaid asjaolusid riigitee projekteerimisel.</p> <p>2. Tegemist ei ole ettepanekuga. Keskkonnavalased mõjud selgitada välja keskkonnamõju eelhindangu käigus.</p> <p>3. Tegemist ei ole ettepanekuga.</p> <p>Põhjendus:</p> <p>1. Liiklussõlmede asukohad on valitud vähendamaks võimalikult palju üleliigset teekonna pikendamist, kuid samas tagades ka maantee projekteerimisnormide kohased liikumisvõimalused. Täiendav 150-200 m liiklussõlme nihutamine tooks paljudele</p>

		<p>Seoses antud ettepanekuga saab projekteerida kogujateed nii Hüüru kui ka Püha küla elanikele nii, et Püha küla suunas jääb kogujatee kinnistute piirile (mitte ei poolita kinnistut nagu eskiisprojektil praegu) ning Hüüru küla suunaline kogujatee jääb elamumaa (Kaasiku) kinnistust ca 200 m kaugusele.</p>	<p>piirkonna elanikele kaasa täiendava teekonna pikendamise 300-400 m võrra, mis ei oleks sobilik laiema avaliku huvi teenindamise mõistes.</p> <p>Sh juhime tähelepanu, et antud juhul on eskiisis näidatud põhimõttelise liiklussõlme asukoht ja lahendus, mis eelprojekti koostamisel võib mõnevõrra muutuda seoses erinevate uuringute (nt geoloogiline uuring) tulemusel.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Mitte arvestada ettepanekuga nihutada liiklussõlme 150-200 m Püha küla poole.</p>
10	<p>Vana-Allika 72701:002:0370</p> <p>e-kiri 26.05.2023 15:22</p>	<p>Saadan teile enda, kui maaomaniku, küsimused, tähelepanekud ja ettepanekud seoses planeeritava Paldiski maantee osas.</p> <p>Alustuseks tuleb teid kiita, et te Hüüru mõisas toimunud tutvustuspäeval rahva silmanähtavale ja arusaamatule vaenule suutsite kenasti vastu pidada! Ajame ju ühist asja tegelikult, et Eesti elu paremaks ja turvalisemaks saada, aga ei soovitagi mõista ja kaasa mõelda üldse. Minul aga seevastu on ettepanekud, mida loodan väga, et te suudate projekteerimisel arvesse võtta.</p> <p>Olen maaomanik aadressil: Vana-Allika, Kiia küla, Saue vald, Harjumaa 72701:002:0370</p> <p>Olen varasemalt teiega ka suheldnud ja soovinud teada saada asukohta, mis vastaks teie plaanidele, et saaksin rajada enda kinnistule ligipääsu. Ühtpidi on see planeerimise aeg just kasulik, et saaks üheskoos välja mõelda, kuidas Paldiski maantee äärsed alad vajalike teedega ühendatud saaks.</p> <p>Kirja manusesse olen lisanud oma poolse algelise joonise, kuidas ja mida planeerida võiks.</p> <p>1. ettepanek jooniselt</p> <p>Kuna praegune mahasõit Paldiski maanteelt kaob Püha küla ristic, siis tuleb antud asumit põhjapool teed ikka teenindada. Hetkel saab teil tee praeguses mahasõidu kohas otsa. Minu esimene ettepanek on seda pikendada vähemalt Vana-Allika kinnistuni. Mul on plaan rajada endale kodu antud kinnistule ja see oleks lihtsaim ja lühim tee, mida rajada, et vajalik ligipääs tagada.</p> <p>2. ettepanek jooniselt</p> <p>Kuna tegu on rohekoridoriga, mis üle Paldiski maanteega jookseb, on tegu päris kindlasti õige kohaga, kus ökoviadukt olema peaks. Kui juba nagunii planeeritakse korraliku viadukti, siis äkki oleks mõistlik viadukti kogujatee võrra pikendada, et uus autotee alt läbi mahuks. See oleks ka loogiline koht, kuhu antud kogujateed nõ loomade eest ära peita, tagada turvalisus liiklejatele ja mitte ehitada kogujateed kaugemal (3. ettepanek jooniselt), et loomade liikumis koha liigelda.</p> <p>Selline lahendus ühendaks ära ka kõik Paldiski maantee äärsed kinnistud ja omakorda ühendaks ära kaks suuremat planeeritavat liikulus sõlme põhjapoolt Paldiski maanteel (Kiia ja Hüüru sõlmed).</p> <p>Teine asi siia juurde on ökoviadukti võimalik liigutamine. Ettepanek on liigutada viadukt 200-400 m Keila poole, et seda enda kinnistust kaugemale saada. Lisaks on loomadel peamiseks maantee ületuskohaks just maantee sirge Keila poolne ots, sest maa tõuseb seal palju, on palju nähtavust ja loomad tunnevad end kindlamalt, kui teed ületatakse. Oleme seda enam kui 30 aasta jooksul näinud palju kordi.</p> <p>3. ettepanek jooniselt</p> <p>Antud hetkel jääb joonist vaadates, et plaan oleks rajada kaks suur liiklussõlme (Hüüru ja Kiia), kuid praktiline ühendus põhjapool maanteed puudub. Kui viia teie joonisel otsi kokku, siis ehk sellise kaarega võiks antud tee tulla nagu joonisel näha. Lillad ringid plaanil märgivad kinnistute ühendus kohti, kust tee peaks läbi minema, et maanteeäärsed kinnistud saaksid ligipääsetavateks muutuda. Kuigi tundub, et viaduktialune kogujatee ühendaks kogu planeeritavat rajooni paremini. Hetkel ongi peamine küsimus, et kuidas antud maantee lõigus on suuremas plaanis kavandada põhjapoolsed ühendused kahe suure liiklussõlme Hüüru ja Kiia vahel?</p>	<p>Põhjendused:</p> <p>1. Vana-Allika kinnistule puudub praegusel hetkel avalikult kasutatavalt teelt juurdepääs. Transpordiameti ei saa riigi vahenditega asuda arendaja jaoks vajalikke juurdepääsuteid kavandama. Juurdepääsud kavandatakse üksnes kinnistutele, millelt projektiga nähakse ette juurdepääsu likvideerimine. Transpordiamet saab arvestada juurdepääsu põhimõttelise asukoha näitamisega.</p> <p>2. Ettepanekuga esitatud kogujatee ühendaks üksnes üksikuid majapidamisi, millele on juba tagatud juurdepääs kohalike teede kaudu või alternatiivsete kogujateede kaudu. Täiendava kogujatee kavandamine ei ole majanduslikult mõistlik.</p> <p>3. Kohalike teede kavandamine ja võimalike kohalike teede omavaheline ühendamine on kohaliku omavalitsuse ülesanne. Hüüru ja Kiia liiklussõlm on ühendatud omavahel Tallinn–Paldiski maanteed mööda ning täiendava põhjapoolse ühenduse kavandamine käesoleva projekti raames ei ole Transpordiameti ülesanne. Teie ettepanek on küll asjakohane, kuid meil puudub teadmised, kuidas soovivad ettepanekus nimetatud ühendustee kinnistu omanikud või kohalik omavalitsus neid alasid või kohalikku teedevõrku arendada. Sh on kohalike teede arendamine kohaliku omavalitsuse ülesanne. Soovitame selle ettepaneku teha kohalikele omavalitsusele.</p> <p>4. Arvestame külaelanike kirjalike ja avalikul arvamusel esitatud arvamustega olemasoleva Pühaküla bussipeatuse säilitamiseks. Sh kavandame selle jaoks täiendava kergliiklusteetunneli Pühaküla bussipeatuse vahetusse lähedusse, et kergliiklejatel oleks võimalik ohutult jõuda teisele poole riigiteed.</p> <p>Otsused:</p> <p>1. Arvestada osaliselt. Projekti koostamisel näidata põhimõtteline kogujatee asukoht Vana-Allika kinnistule. Kogujatee väljaehitamise kohustus ja lahendus jääb huvitatud isiku/arendaja kanda.</p> <p>2. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada täiendav kogujatee ökodukti alt läbi.</p> <p>3. Mitte arvestada ettepanekuga. Kohalike teede kavandamine on kohaliku omavalitsuse ülesanne.</p>

	<p>4.ettepanek jooniselt Püha küla bussipeatuse asukoht võiks jääda suuremas plaanis sinna, kus ta täna on. Kuigi teie statistika planeerimisel ehk ei toeta antud asukohas bussipeatust, siis ma võin teile kinnitada, et tee, mis viia Sauele läbi Püha küla, on täis maju, inimesi ja paljusid peresid, kes kõik kasutavad antud bussipeatust, et Tallinna ja Keila liikuda. Kui üks bussipeatus jääb Kiia lii klussõlmele ja järgmine teisele poole Hüüru silda, siis sinna vahele on kindlasti vaja üht lisa bussipeatust. Tegu on liiga pika vahemaaga, kui vahepeal elavatel inimestel oleks mõistlik jalutada, eriti kui ei elata otse Paldiski mnt ääres vaid tullakse kõrvalistelt teedelt. Kommentaaride ja mõtete osas olen alati avatud ja sooviks väga teiega dialoogi pidada, et mis oleks mõistlik planeerida ja mis mitte. Minul nüüd tulevikus sõltub tulevane elukorraldus ja kodu asukoht, sellest kuidas me teie plaanidesse õiged teed joonistatud saaksid. Kõike head soovides ja peatse tagasiside eest ettetänades,</p> 	<p>4. Säilitada Pühaküla bussipeatus. Bussipeatus viia kooskõlla maantee projekteerimisnormidega. 5. Kavandada kergliiklustee tunnel Pühaküla bussipeatuse vahetusse lähedusse, et tagada kergliiklejate teeületusvõimalused.</p>
<p>11 Rohtlaane tee 12 72701:002:1287 e-kiri 26.05.2023 18:05</p>	<p>Kirjutun seoses Hüüru mõisas peetud koosolekul saadud infoga planeeritava Paldiski mnt projekti kohta. Projektis on kirjeldatud, et Rohtlaane tee majapidamiste poolt rajatud teed soovitakse kasutada kogumisteenana kahele majale. Avaldan oma seisukoha, et meie pere ei soovi kogumistee rajamist teele katastritunnusega:72701:002:1788, mis juhib liikluse Rohtlaane tee vaiksesse tänavasse. Soovitame kaaluda võimalust rajada majapidamiste (katastritunnus : 72701:002:0103) ja (katastritunnus : 72701:002:1791) kogumistee avalikule Marju teele (katastritunnus:72701:002:1502), mis on parema pinnakattega.</p>	<p>Põhjendus: Transpordiameti poolt esitatud lahenduses jääb Rohtlaane tee endiselt tupiktänavaks ning juurde lisanduvad üksnes Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 üksikelamute kinnistud. Suurevälja 4 detailplaneeringu kohaselt on kohalik tee nr 7270390 Rohulaane tee määratud avalikuks kasutuseks. Sh</p>

			<p>on Rohulaane tee kaudu tagatud detailplaneeringus ka juurdepääs Rohulaane tee 14 (72701:002:1791) kinnistule. Rohulaane tee jääb endiselt tupiktänavaks ning Transpordiametil ei ole soovi ega kavatsust suunata sellele teele läbivat liiklust.</p> <p>Transpordiamet kaalub ettepanekut tagada juurdepääs kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava kaudu</p> <p><u>Otsused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsusega ja Mihkli kinnistu (72701:002:0805) omanikuga kaaluda juurdepääsutee kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava. Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 DP lahendusele.
12	<p>Veski tee 2 72601:001:0264</p> <p>e-kiri 26.05.2023 16:58</p>	<p>Ettepanekuna soovime, et müratõkkesein ulatuks kaugemale kui ainult silla peal. Hetkel peame silmas Veski teest Keila poole aga kindlasti on suurenenud mürast puudutatud ka Tallinna poole jäävad majad.</p> <p>Ja teise asjana võiks üldse kaaluda, et kas on vaja 2+2 silda teha kuna kiirus on ju nagunii piiratud ja selle kiirusega piisaks ka 1+1 variandist.</p>	<p><u>Põhjendus/Selgitus:</u></p> <p>Projekteerimise järgnevates etappides teostatakse mürauuring, millest lähtuvalt selgitatakse välja müratõkkeseinte vajadused ja asukohad.</p> <p>Vastavalt maantee projekteerimisnormidele tuleb riigitee ristlõike kavandamisel lähtuda maantee klassist, mis on seoses liiklussagedusega. Vastavalt eskiisprojekti eelselt koostatud liiklusuuringule kuuluvad perspektiivsed liiklussagedused riigiteel nr 8 Tallinn–Paldiski I klassi ning eeldavad 2+2 maantee kavandamist sõltumata maanteel kehtestatud piirkiirusest.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <p>Projekteerimise järgnevates etappides koostada mürauuring ning sellest lähtuvalt näha ette müralevendusmeetmed, kui müratase ületab seadusest tulenevaid piirnorme.</p>
13	<p>Rohtlaane tee 9 72701:002:1014</p> <p>e-kiri 30.05.2023 03:39</p>	<p>Käesolevaga soovime teile teada anda enda vastuseisust Rohtlaane tee, Hüüru, Saue vald 76911 tupiktänava lõppu kogumistee rajamise plaanile. Meil on ühteoidev kogukond (enam kui 30 elanikuga, enamus noored kasvavad pered), kes kõik soovivad selle tee hoida privaatsena ning palju lapsega peresid, kes seda jalutamiseks, rattasõiduks jne kasutavad. Meile teadaolevalt on kõik naabrid sellele kategooriliselt vastu, kuid nad pole hetkel isegi kursis selle Transpordiameti kavatsusega ja seetõttu nad ei pruugi teile ka enda vastuseisust teada anda.</p> <p>Soovime vältida kogumistee rajamist järgmise katastritunnusega teele: 72701:002:1788. Ühe hea alternatiivse võimalusena näeksime kogumistee rajamist näiteks Marju tee kaudu: 72701:002:1502.</p> <p>Oleme ette tänulikud, kui kaalute tõsiselt erinevaid võimalusi ja valite selliseid, mis kohalikke inimesi kõige vähem häirib.</p>	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>Transpordiameti poolt esitatud lahenduses jääb Rohtlaane tee endiselt tupiktänavaks ning juurde lisanduvad üksnes Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 üksikelamute kinnistud.</p> <p>Suurevälja 4 detailplaneeringu kohaselt on kohalik tee nr 7270390 Rohulaane tee määratud avalikuks kasutuseks. Sh on Rohulaane tee kaudu tagatud detailplaneeringus ka juurdepääs Rohulaane tee 14 (72701:002:1791) kinnistule. Rohulaane tee jääb endiselt tupiktänavaks ning Transpordiametil ei ole soovi ega kavatsust suunata sellele teele läbivat liiklust.</p> <p>Transpordiamet kaalub ettepanekut tagada juurdepääs kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava kaudu.</p> <p><u>Otsused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsusega ja Mihkli kinnistu (72701:002:0805) omanikuga kaaluda

			juurdepääsutee kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava. 2. Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 DP lahendusele.
14	Mättasoo 72601:001:0544 Avaldus 25.05.2023	Tee ehitusega Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9- 16,0 Harku–Hüüru lõigul muudetakse kasutamiskõlbmatuks mulle kuuluv maaüksus Mättasoo, kadastrinumbriga 72601:001:0544. Seoses sellega palun minu maaüksus võõrandada täies ulatuses ja hüvitada õiglases turuhinnas.	Otsus: Võõrandada kogu kinnistu vastavalt ettepanekule.
15	Jõe tee 5 72701:001:1891 Jõe tee 7 72701:001:1890 Jõe tee 7a 72701:001:1892 e-kiri 25.05.2023 22:42	Olen Hüüru küla jõe tee 7a kinnistu omanik. Osalesin eile Hüüru mõisa külakoosolekul, kus tutvustati planeeritavat eskiisprojekti. Seoses projektiga on ettepanekud ja küsimused: 1. Miks on planeeritud kavandata tee ainult 2+2? Miks ei kaalu Transpordiamet ka 2+1 või muid alternatiive antud teelõigul. Mõistan, et üldplaneeringus on 2+2, kuid ka vald on minule teadaolevalt öelnud, et alternatiive tuleks kaaluda. Arvestades riigi rahalist olukorda, rohepöördest tulenevaid eesmärgesid sh kliimaeesmärgesid jääb täiesti arusaamatuks, miks Transpordiamet jõuliselt ja järjekindlalt kaitseb ainult ühte alternatiivi? Mis on teie võimalused, et kaalutakse ka alternatiivseid lahendusi ja neid kogukondadele tutvustatakse? Kokkuvõttes võttes aluseks Vabariigi Valitsuse tegevusplaani on eesmärk ressursse kasutada efektiivselt sh maavarasid. Palun võtta kaalumisele ka 2+1 alternatiiv, kus on välja toodud ressursimahtude arvutused, mõjud kliimamõjudele ja elurikkusele, lisaks peaks arvutuses välja tooma rahalise mõju. 2) Kohtumisel tõite välja, et prognoosite liikluskoormuse tõusu 14 900 Harku–Hüüru lõigus. Palun välja tuua prognoosi põhimõtted, arvutused (koos algandmetega), et saaksime analüüsida koostatud prognoose. Lisaks palume välja tuua selle, et kuidas antud prognoosid on kooskõlas liikuvuse üldiste suundadega (raudteetranspordi parem planeerimine- Vabariigi Valitsuse tegevuskava; ühistranspordi parem planeerimine; ratta-ja liikurvahendite efektiivsem kasutamine jne) ning kas neid on prognoosides arvestatud? Võiks ju eeldada, et surve autostumisele pigem väheneb neid strateegilisi eesmärgesid arvestades. Kas olete samal seisukohal? 3) Kohtumisel oli Hüüru vabatahtliku komando juurest ette nähtud juurdesõidutee. Kohtumisel ütlesite, et seda teed ei tule jõe teeni (läbi lepiku jõe tee 5 katastri lõunapoolsest nurgast ja jõe tee 7a lähedusest Jõe teele). Kohtumisel öeldi, et jääb ainult tuletõrje auto mahasõit tõkkepuuga teele ning "see konks" on joonisel valesti. Palun kinnitust, et see on nii. Kui ei ole, siis palun põhjendada, miks seda teed on vajalik nii pikalt läbi lepiku vedada Jõe teele, kas seda teed saab nihutada kaugemale põllule? Igatahes kui see tee tuleb, siis palun meiega täpsemalt läbi rääkida selle asukoht ja tee kasutamine 4) Hüüru silla kohta küsimus. Saan aru, et sild on vana ja selle eskiisiga pannakse paika, et see sild on 2+2? Kui see jääb nii, siis tõenäoliselt tehakse see sild I etapis ära ja ülejäänud osa teest jääb hilisemasse faasi kui riigil raha on. Kui sild tehakse I etapis, siis palun selgitada kui pikalt enne ja peale silda tuleb ka tee kohe planeeritava eelprojekti kohaselt korda teha ning kas Hüüru mõisa ette jääv ristmik mahasõiduks Mõisa juurde ja Veskisse jääb toimima? Kas Silla ehitamisega tehakse ka muid töid (näiteks tõstetakse bussipeatused ümber vms)? Palun selgitada, mis muid töid planeeritakse silla rekonstrueerimisel selle lähiümbruses (200 m raadiuses praeguse silla asukohast)? Ettepanek- enne kui jääb 2+2 sild, palun planeerida ka alternatiivseid lahendusi väiksemaks sillaks! Lisaks palun vastata ka nendele küsimustele, mis puudutavad teie nägemust 2+2 silla ehitamise osas.	Põhjendused/Selgitused: 1. Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski 2+2 maanteeks ümberehitamise vajadus tuleneb riigitee kasvanud liiklussagedusest ning maantee projekteerimismidest. Vastavalt koostatud liiklusuuringutele ja tuginedes maantee projekteerimismidetele on riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski Hüüru küla läbiv lõik I klassi maantee, mis tuleb minimaalselt kavandada 2+2 maanteena. Transpordiametil ei ole võimalik kõrvale kalduda maantee projekteerimismidete ja Transpordiameti juhendmaterjalide minimaalsetest nõuetest ohutuse ja korra kohase toimivuse tagamiseks. Sellest tulenevalt ei ole sobilik kaaluda ka 1+1 või 2+1 maantee ristlõikega variante. Transpordiamet arendab riigiteid lähtudes riiklikest strateegilistest dokumentidest (nt Harju maakonnaplaneering), mis näevad ette riigitee nr 8 arendamise, selle ohutuse ja läbilaskvuse tõstmise. 2. Liiklusuuringu prognooside aluseks on Tallinna Tehnikaülikooli 2020. aasta uurimistööst „Liiklusuuringu juhendi ja baasprognoosi koostamine“, mis on leitav Transpordiameti koduleheküljelt https://transpordiamet.ee/media/3125/download . Riiklikes või kohaliku omavalitsuste strateegilistes dokumentidest ei ole ette nähtud täiendavaid perspektiivseid transpordiliike riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski Tallinna ja Keila vahelisele lõigule. Liiklusuuringu koostamisel ei saa täna arvestada võimaliku raudtee tuleviku mõjuga, kuna selle täpne mõju pole käesoleval hetkel teada ning sellest lähtuvalt ei ole võimalik ka täpsemalt arvestada. Prognoos tugineb 2022. aastal koostatud liiklusuuringule „Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 Harku–Hüüru lõigu eelprojekti koostamine - Liiklusuuring“ (töö nr ERC/22/2022). Liiklusuuring saadetakse tutvumiseks kohalikele omavalitsusele ja külaseltsidele, kes saavad antud materjalid edasi jagada. 3. Selgitasime Teile avalikul arutelul, et Paldiski mnt 492 kinnistu olemasolev juurdepääs (ristumiskoht) riigimaanteelt nr 8 Tallinn–Paldiski kuulub likvideerimisele. Projektlahenduse järgi suletakse Paldiski mnt 492 kinnistu

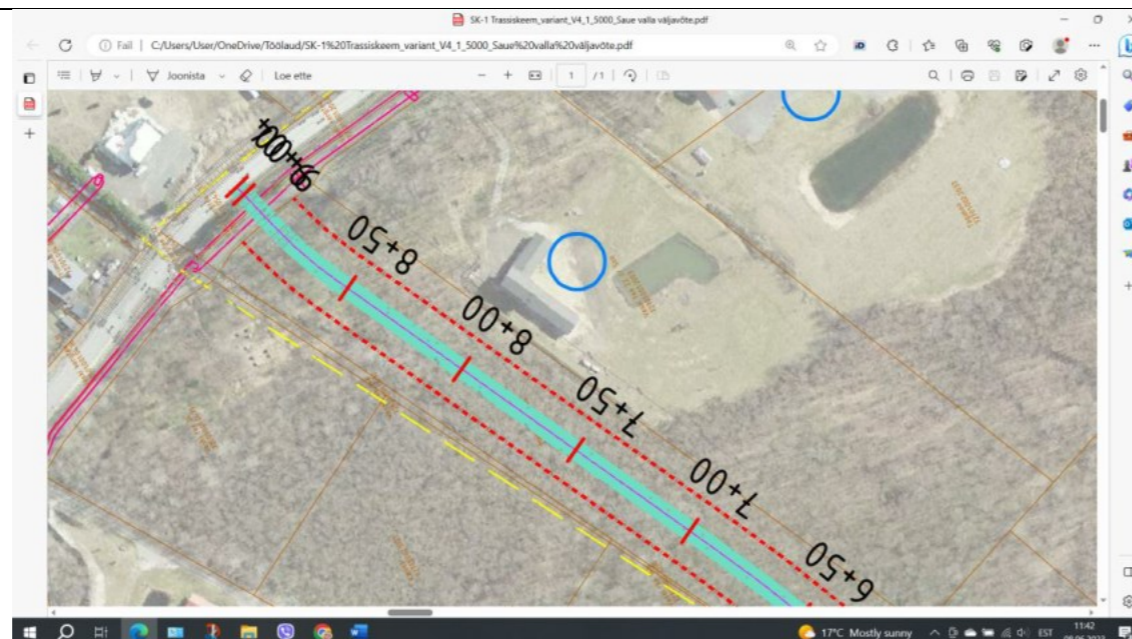
	<p>5) Mainisite, et on tehtud erinevad uuringud. Palun panna kõik uuringud (geodeesia, geoloogia, elustik jms) üles Transpordiameti vms lehele, et kogukond saaks need alla laadida? Palun jagada linki, et nende uuringutega siis tutvuda.</p> <p>6) Kunagi planeeriti ka teisi lahendusi olemasoleva tee ümbertegemiseks. Väitsite, et 15. a tagasi jäid need lahendused nahkhiirte tõttu ära. Palun täpsustada, kus need varasemad materjalid asuvad? Kas vahepeal on keskkonnaeksperdid oma arvamust muutnud? Äkki on kunagi osutunud alternatiivid ajakohastatud info ja teadmiste tõttu taas aktuaalsed läbi kaaluda? Palun antud küsimuses seisukohta.</p> <p>7) Hüüru silla juures on planeeritud müratõkke sein. Kas on tehtud müra uuringuid, mis on hetkel müratase? Kas seda praegust mürataset on modelleeritud? Milliseks kujuneb müratase siis kui kiirus kasvab? Mis on prognoositav müratase 2+2 maanteega ja peale seda kui tuleb müratõkke sein? Kui palju hinnanguliselt müratase peale projekti Jõe tee 7a, Jõe tee 7, Jõe tee 5 kinnistute juures kasvab?</p> <p>8) Mainisite, et tulemas on keskkonnamõjude eelhindang. Kus sellega tutvuda saab? Kas KMH eelhindang oleks mõeldav teha ka 2+1 või muule alternatiivile, sest on selge, et kohalik kogukond ja vald ei soovi 2+2 maanteed ning mõistlik oleks leida kompromiss liiklusohutuse, kohalike kogukondade ja kohaliku omavalitsuse vahel.</p> <p>Kokkuvõttes oleme arvamusel, et kõige suurem mure meie majade (Jõe tee 7, 7a, 5) vaatest ning ka kogu küla vaatest see, et ei planeerita alternatiive ja neid ei kaaluta/arvutata läbi ega presenteerita kohalikele. Arvan, et sellest saab kõige suurem takistus ja probleem selle projekti elluviimisel. Alternatiivide kaalumise näitaks minu hinnangul kohalike kogukondade soovidega arvestamist ning pakuks võimalusi kogukonnaga kompromisse arutada. Loodan, et Transpordiamet näitab siinkohal paindlikkust ja leiab vahendid (väideti, et eskiisi jaoks arvutused ei ole mahtude osas kallid; eelprojekti tasemel alternatiivide kaalumise on u 200 tuhat) ka alternatiivide kaalumiseks, läbi arutamiseks ja kogukonnale presenteerimiseks.</p>	<p>juurdepääs tõkkepuuga ning see jääb avatuks üksnes päästeteenistuse operatiivõidule minekuks. Kinnistule on endiselt vajalik tagada juurdepääs tavaolukorras, kus operatiivõitu ei toimu. Sellest tulenevalt on vajalik ette näha ka alternatiivne juurdepääs Paldiski mnt 492 kinnistule. Transpordiamet on ametisiseselt võimalikke lahendusi kaalunud ning otsustanud, et juurdepääs avalikult kasutatavalt teelt on Paldiski mnt 492 kinnistule võimalik tagada Jõe tee L3 (72701:002:2023) kaudu.</p> <p>4. Hüüru silla rekonstrueerimise käigus on kavas ehitada riigitee pikemas lõigus normide kohaseks. Ainult Hüüru silla ehitamine 2+2 ristlõike järgi ei ole sobilik ega sobituks keskkonda. Näeme esimese etapina ette riigitee km 13,9-17,25 perspektiivsest Harku liiklussõlmest (hetkel Harku-Rannamõisa maantee ristmikust) kuni Püha–Alliku maantee ristmikuni täiemahulise rekonstrueerimise. Riigimaantee nr 8 2+2 maanteeks ümberehitamise vajadus tuleneb maantee projekteerimismõeldudest, millest lähtuvalt on maantee I klassi maantee ning minimaalne vajalik ristlõige 2+2. 2+2 maanteeks projekteerimise vajadust toetab ka eskiisprojekti eelselt koostatud liiklusuuring.</p> <p>5. Projekteerimistingimused sätestavad tingimused, millele peab projekt vastama ning milliseid uuringuid tuleb koostada. Projekti koostamise etapis üldjuhul uuringuid ei avalikustata, kuna tegemist on projekteerijale projekti koostamiseks mõeldud lähtedokumentidega. Transpordiameti tellimusel on hetkel valminud geodeesia, liiklusuuring ja ulukiuuring. Vastavalt avalikul arutelul kokkulepitule jagame uuringuid läbi kohalike omavalitsuste ja/või külaseltside.</p> <p>6. Tegemist on arhiveeritud projektlahendusega, mida hetkel asjakohane jagada ei ole. Puudub vajadus asuda lahkama ca 15 aasta vanuseid projekte ning põhjusi, miks tol korral projekteerimine lõpetati. Seadused, õigusnormid ja muud asjaolud on vahepealsel ajal muutunud ning sel ajal vastu võetud otsused ei puuduta käesoleva projekti projekteerimistingimusi. Projektide ja nendega seotud dokumentide arhiveerimisel on oma tähtsajad ning neid ei säilitata igavesti. Varasem projektlahendus ei puutu selle projekti teemaga kokku, kuna projekti koostamist alustati uuesti.</p> <p>7. Projekteerimise mahus on ette nähtud ka müra modelleerimine, millest lähtuvalt kavandatakse Eestis kehtivaid piirväärtusi ületavatesse riigitee lõikudesse müra leevendusmeetmed. Hetkel müra modelleerimist teostatud veel ei ole ning see tehakse projekti järgnevates etappides.</p> <p>8. Keskkonnamõju eelhindang teostatakse projekti terviklahendusele projekti lõppfaasis. Keskkonnamõju eelhindangu eelduseks on tehnilise lahenduse olemasolu, millele on võimalik keskkonnamõju eelhindang koostada.</p>
--	--	--

			<p>Praeguses projekti etapis keskkonnamõju eelhindangut koostatud ei ole.</p> <p><u>Otsused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga kaaluda 2+1 maantee kavandamine, kuna ettepanek on vastuolus maantee projekteerimismõjudega ega tagaks riigitee ohutust ning korra kohast toimivust. 2. Tegemist on arvamusega. Võtta aramus teadmiseks. 3. Tegemist on arvamusega/seisukohaga. Võtta aramus/seisukoht teadmiseks. Mitte kavandada eskiisis näidatud kohalikku teed JP1.3. Paldiski mnt 492 tagatakse juurdepääs kohaliku avalikult kasutatava teede Jõe tee L3 (72701:002:2023) kaudu. 4. Mitte arvestada ettepanekuga rajada 2+2 silla asemel muu ristlõikega sild/maantee tulenevalt vastuoludest maantee projekteerimismõjudega. 5. Tegemist ei ole ettepanekuga. Asjakohaseid materjale/uuringuid jagatakse läbi kohalike omavalitsuste ja/või külaseltsi. 6. Tegemist ei ole ettepanekuga/arvamusega. 7. Tegemist ei ole ettepanekuga. Mürauuringud nähakse ette projekti järgnevatel etappidel, mille raames selgitatakse välja vajalikud leevendusmeetmed. 8. Tegemist ei ole ettepanekuga. <p>Teie poolt esitatud kokkuvõttev osa on aramus ning selles osas täiendavaid otsuseid või selgitusi anda ei ole vajalik. Projekteerimistingimuste eelnõu arendustegevusega seotud isikutele saatmine on kaasamise osa, kus huvitatud isikud saavad kaasa rääkida võimalike lahenduste kujundamisel. Sh tuleb arvestada asjaoluga, et ettepanekud ja lahendused ei tohi minna vastuollu seadustega ning täidavad projekteerimistingimustes sätestatud lähteülesannet. Võtta arvamused teadmiseks.</p>
16	<p>Piibelehe tee 13a 72601:001:0186</p> <p>e-kiri 15.05.2023 08:40</p> <p>Piibelehe tee 13 72701:004:0012</p> <p>Piibelehe tee 13a 72601:001:0186</p> <p>Avaldus 03.06.2023 21:36</p>	<p>Vaatasin projekti üle ja näen, et see mõjutab oluliselt meie ümbruskonna elanikke ning eriti meie tänava elanikke. Loodan, et on olemas ka alternatiivsed lahendused. Ootame meeldivat koostööd, et leida parim variant kõigile.</p> <p>Oleme oma naabruskonna elanikega vaadanud üle Teie poolt saadetud ja ka Hüüru mõisas tutvustatud riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 Harku–Keila lõigu eskiisprojekti. Mõistame, et Tallinna lähiümbruse linnastumine on paratamatu ja see jõuab millalgi meieni niikuinii, seega oleks hea kui võetaks arvesse ka nende muutuste sisse jäävate elanike huve ja arvamust. Antud projektis on meie jaoks kõige vastuvõetamatum Kogujatee K1.8 lahendus, mis ühendab Lepiku tee ja Priimula tee. Lisan põhjused:</p> <p>1) Alustuseks on vaja selgitada, et Priimula tee ja Piibelehe tee piirkond on kunagine suvilate rajoon, kus on kitsad tänavad ja väga vaikse sõidukiirusega piirkond. See on sisuliselt õueala, kus lapsed julgelt ringi jooksevad, sest siin puudub kõrvaline liiklus. Oleks äärmiselt ohtlik suunata sellele piirkonnale arvestatavalt suure koormusega liiklus. Te võite piirata liiklust kiirusepiirangutega või teekünnistega, aga see ei taga ohutust.</p>	<p><u>Otsus:</u> Tegemist on arvamusega. Võtta aramus teadmiseks.</p> <p><u>Põhjendus/Selgitus:</u> Hüüru küla silla ja eskiisis esitatud kogujateede lahenduse ettepaneku tegi Transpordiametile kaalumiseks Saue Vallavalitsus. Arvestades saadud tagasisidet erinevatelt osapooltelt ja avalikul arutelul esitatud arvamusi on Transpordiamet otsustanud Hüüru küla kirdepoolsele osale tagada ühendus antud piirkonnale Harku liiklussõlme kaudu läbi kavandatava kogujatee.</p> <p>Loobume eskiisis esitatud Priimula/Piibelehe tee ja Kiviaia tänava ühendava kogujatee ja sellega seotud Hüüru küla silla</p>

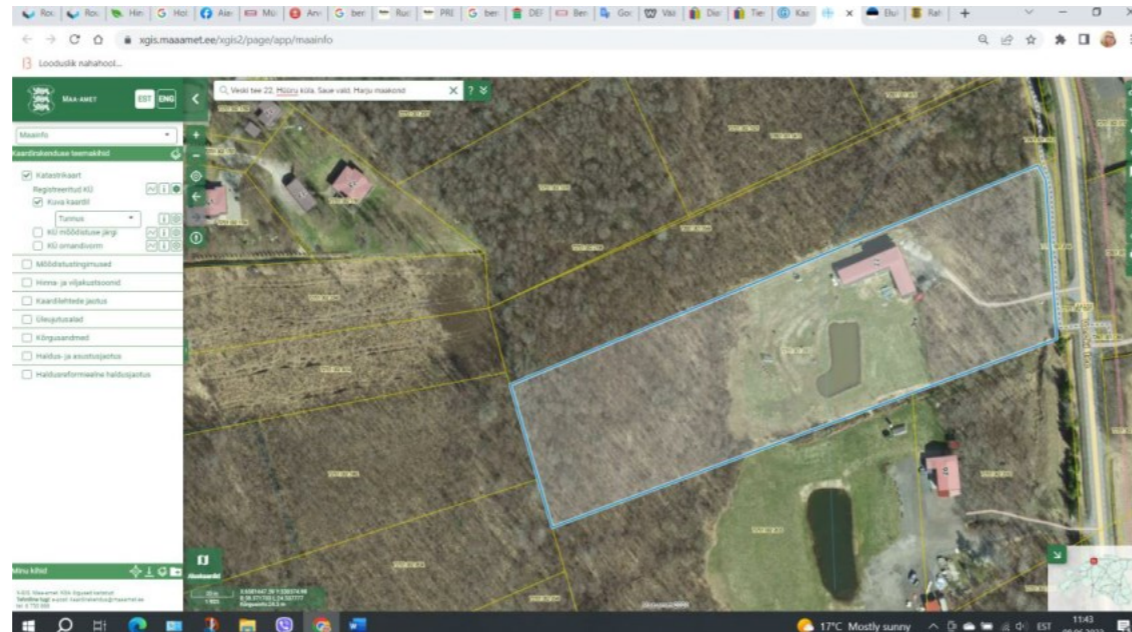
		<p>2) Priimula tee on liiga kitsas 1+1 teelahenduse jaoks. Vajaliku laiuse saamise jaoks on vaja kraavid kinni ajada. See toob kaasa keskkonnakahju. Kraavide kinni ajamine mõjutab ka sadevee äravoolu, s.t. keldritesse ja aedadesse tekivad üleujutused.</p> <p>3) Uue silla rajamine üle jõe on kulukas ja toob kindlasti jõe jaoks kaasa keskkonna kahjud, seda nii ehituse ajal kui ka hiljem kasutuse ajal.</p> <p>4) Uue lahenduse tõttu peavad piirnevate kruntide inimesed oma hoove ümber ehitama.</p> <p>5) Kavandatava silla pealesõit piirab autoga ligipääsu Piibelehe tee 13a ja 15a kruntidele.</p> <p>Nagu me aru saame, siis see kogujatee on vajalik Kiviaia tee ja Aiandi tee elanike pääsemiseks Keila suunale ja Vanamõisa suunale. Tegelikult saaksid nad ka kasutada nende suundadele sõiduks uusi kavandatavaid liiklussõlmi Harkus ja Hüüru-Vääna suunal. Või tuleks kaaluda alternatiivset lahendust, näiteks sellist nagu külavanem hr. Öispuu pakkus, et Aiandi või Kiviaia tänava juurest ehitada läbisõit Paldiski mnt alt ja sealt viia tee Paldiski mnt-le. See tunnel lahendaks mitmed probleemid: esiteks poleks vaja täiendavat silda ehitada ja teiseks saaksid Kiviaia ja Aiandi tänava inimesed Mõisa juurde.</p>	<p>kavandamisest. Juurdepääs kahe külaosa vahel on kergliiklejatele tagatud läbi Hüüru silla.</p> <p>Oleme otsustanud, et eskiislahenduses esitatud kogujateed nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda ei kavandata. Juurdepääs Hüüru küla kirde osale tagatakse läbi Harku liiklussõlme.</p> <p>Sh selgitame, et kogujatee nr K1.8 ja Hüüru küla silla kavandamine oleks meie hinnangul võimalik nähes ette kohaliku tee laiendamise, sademeveekanalisatsiooni lahendused vms. Sh on võimalik ette näha ka vajalikud meetmed keskkonnakahjude vähendamiseks või nende tekkimise vältimiseks.</p> <p>Juhime tähelepanu, et Keskkonnaametile on projekteerimistingimuste eelnõu edastatud ning Keskkonnaametit kaasatakse ka ehitusloa menetlusse.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekuga. Mitte kavandada eskiislahenduses esitatud Kogujateed nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda. 2. Juurdepääs Hüüru küla kirdeosale tagada läbi Harku liiklussõlme.
17	<p>Kalda tee 2 72701:001:0460 e-kiri 2023.06.06 14:10</p>	<p>Küsimused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. raskeveoste vedu -kas on teostatud seiret tiheduse kohta või vajadus on prognoositud? 2. kas 2+1 lahendus nõuab samas mahus kogujateid, tundeid jne kui 2+2 lahendus? 3. kas liiklustiheduse prognoosides on arvestatud elukalliduse kiiret tõusu, automaksu kehtestamist ehk siis võimalust, et lähiaegadel autostumise kasv aeglustub oluliselt? <p>Arvamus: Vajadus 2+2 maantee rajamiseks pole seni piisavalt põhjendatud.</p> <p>Küla poolitamine lõhub kogukonda, samuti pole keskkonnasõbralik sundida külainimesi mitmeid kilomeetreid teekonda pikendama, samuti kasvab liiklustihedus -ja müra kogujateedel, mis halvendab elukeskkonda.</p>	<p>Selgitused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transpordiameti tellimisel on koostatud eskiisprojekti eelselt liiklusuuring „Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 Harku–Hüüru lõigu eelprojekti koostamine - Liiklusuuring“ (töö nr ERC/22/2022), milles analüüsitakse olemasolevat ja perspektiivset raskeveoste osakaalu. Liiklusuuring tugineb liiklusloenduse tulemustel. Sh näeb ette liiklusuuring ka prognoositud liiklussagedused. 2. Sõltuvalt 2+1 lahendusest võib 2+1 maantee nõuda samas mahus kogujateid, tundeid ja muud tehnilist infrastruktuuri, kui 2+2 lahendus, kuna ristumiskohtade sulgemise vajadus, kergliiklustee tunnelite rajamise vajadus jms tuleneb normidest ja juhendmaterjalidest. Sh juhime tähelepanu, et vastavalt maantee projekteerimismõõtudele ja liiklusuuringu tulemustele on riigimaantee nr 8 Tallinn–Paldiski vajalik minimaalselt ümber ehitada 2+2 maanteeks. 3. Liiklust on prognoositud vastavalt kehtivale liikluse prognoosimise juhendile. Prognoosi koostamise hetkeks ei ole kehtestatud automaksu ning puudub seega ka võimalus täpsemalt hinnata selle maksu mõju antud teelõigu liiklusele. <p>Selgitus arvamusel:</p> <p>Riigimaantee nr 8 Tallinn–Paldiski 2+2 kavandamise vajaduse tingib riigitee suur liiklussagedus, mis vastavalt koostatud liiklusuuringule vastab I klassi maanteele. I klassi maantee minimaalseks ristlõikeks on 2+2 sõidurajaga maantee.</p>

			<p>Maantee projekteerimisnormid sätestavad minimaalsed nõuded maantee ohutuse ja toimivuse tagamiseks. Normidele mittevastav maantee ei ole liiklemiseks ohutu ning ei taga ka piisaval läbilaskvust.</p> <p>Otsus: Tegemist on täiendavate selgituste küsimisega ja arvamustega. Võtta arvamused teadmiseks.</p>
18	<p>Piibehe tee 15 72701:004:0016</p> <p>Piibehe tee 15a 72601:001:0187</p> <p>e-kiri 06.06.2023 00:52</p>	<p>Osaledes Hüüru mõisas Tall-Paldiski mnt eskiisprojekti arutelul ja hiljem uurides uute teede skeeme tekkis mõningaid küsimusi.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Miks planeeritakse Hüüru kogujatee läbi suruda mööda Priimula teed majade vahelt (vahe umbes 20m), samas kui Laagri poolt saaks selle viia põldude vahelt ilma kohalike elanike häirimata? 2. Kui suureks on arvestatud selle tee koormus? Skeeme vaadates olen veendunud, et kogu Sauelelt Õismäe poole tulev liiklus ei hakka esmalt Keila poole sõitma, et siis Õismäe poole liikuda. 3. Kogujatee ehitusega tuleb kinni ajada Priimula tee äärsed kraavid, mis on seotud ümbruskonna majade дренаazi süsteemiga. Kuidas tagatakse, et pinnasevesi ei hakkaks tungima ümbruskonna majade keldritesse? 4. Kuidas tagatakse autoga juurdepääs Piibehe tee 15a krundile, mis on vahetult uue Hüüru küla silla kõrval? <p>Asjaliku tagasisidet ootama jäädes (Koosolekul kõlanud väide "Mujalt ei saa ehitada nahkhiired on ees") mind ei rahulda</p>	<p>Põhjendus/Selgitus: Hüüru küla silla ja eskiisis esitatud kogujateede lahenduse ettepaneku tegi Transpordiametile kaalumiseks Saue Vallavalitsus. Arvestades saadud tagasisidet erinevatelt osapooltelt ja avalikul arutelul esitatud arvamusi on Transpordiamet otsustanud Hüüru küla kirdepoolsele osale tagada ühendus antud piirkonnale Harku liiklussõlme kaudu läbi kavandatava kogujatee.</p> <p>Loobume eskiisis esitatud Priimula/Piibehe tee ja Kiviaia tänava ühendava kogujatee ja sellega seotud Hüüru küla silla kavandamisest. Juurdepääs kahe külaosa vahel on kergliiklejatele tagatud läbi Hüüru silla.</p> <p>Oleme otsustanud, et eskiislahenduses esitatud kogujateed nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda ei kavandata. Juurdepääs Hüüru küla kirde osale tagatakse läbi Harku liiklussõlme.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekuga. Mitte kavandada eskiislahenduses esitatud kogujateed nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda. 2. Juurdepääs Hüüru küla kirde osale tagada läbi Harku liiklussõlme.
19	<p>Priimula tee 7 72701:004:0027</p> <p>e-kiri 07.06.2023 11:39</p>	<p>Kirjutan Teile seoses Riigitee 8 Tallinn-Paldiski km 13,9-24,2 Harku-Keila lõigu projekteerimisega.</p> <p>Transpordiamet lubab oma kodulehel Eesti inimestele SÄÄSTVAT KESKKONDA. Kuidas mõista Teile plaani ehitada kaherealine tee otse läbi peenarde, viljapuude, läbi inimeste elutöö ja ilumeele? Sõna otseses mõttes poolitada Hüüru küla? Hävitada aedlinnale omane keskkond, millele lakkamatu autodevool mõjub nii müra, heitgaaside kui turvalisuse mõttes reostavalt? Üks 13-kilomeetrine neljarealine lõik ei ole lahendus ega vabandus elukeskkonna lõhkumiseks. (Julgen meelde tuletada, et Keilas on teatavasti ka pääs ringteele!) Selline käitumine ja „üle sõitmine“ on omane totalitaarsetele riikidele, aga mitte demokraatlikule Eesti Vabariigile.</p> <p>Pealegi, kuidas jääb tänapäeva kõige olulisema üleskutsega – ROHEPÖÖRDEGA – kuidas toetab Teile plaan keskkonda säästvat ja jätkusuutlikku elukeskkonda?</p> <p>Olen kategooriliselt vastu kinnistu Priimula tee 7, Hüüru küla omanikuna ühe sõidurea ehitamiseks kaherealiseks ning magistraali rajamiseks.</p>	<p>Põhjendus/Selgitus: Hüüru küla silla ja eskiisis esitatud kogujateede lahenduse ettepaneku tegi Transpordiametile kaalumiseks Saue Vallavalitsus. Arvestades saadud tagasisidet erinevatelt osapooltelt ja avalikul arutelul esitatud arvamusi on Transpordiamet otsustanud Hüüru küla kirdepoolsele osale tagada ühendus antud piirkonnale Harku liiklussõlme kaudu läbi kavandatava kogujatee.</p> <p>Loobume eskiisis esitatud Priimula/Piibehe tee ja Kiviaia tänava ühendava kogujatee ja sellega seotud Hüüru küla silla kavandamisest. Juurdepääs kahe külaosa vahel on kergliiklejatele tagatud läbi Hüüru silla.</p> <p>Oleme otsustanud, et eskiislahenduses esitatud kogujateed nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda ei kavandata.</p>

			<p>Juurdepäas Hüüru küla kirde osale tagatakse läbi Harku liiklussõlme.</p> <p>Juhime tähelepanu, et säästev keskkond tähendab muuhulgas ka inimeste säästvat liikluskeskonda, mitte üksnes looduslikku keskkonda. Rohepöördega kaasaminekuks on võimalik kasutada ka keskkonnasäästlikke ehitustehnoloogiaid, tagades kavandatud teede ohutus ja normide kohasus.</p> <p><u>Otsused:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tegemist on arvamusega. Võtta arvamus teadmiseks. 2. Mitte kavandada eskiislahenduses esitatud kogujateed nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda. 3. Juurdepäas Hüüru küla kirde osale tagada läbi Harku liiklussõlme.
20	<p>Vanatoa 72701:002:0299</p> <p>Raabli 72701:002:0860</p> <p>Priidiku 72701:002:0859</p> <p>e-kiri 09.06.2023 7:58</p>	<p>Seoses Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku–Keila lõigu eskiisprojekti ja km 13,9-16,0 asuva Harku–Hüüru lõigu eelprojekti projekteerimistingimuste menetlemisega, esitavad teega piirnevate kinnistute esindajad, Peep Nork, Siiri Põldra ja Aivar Ilves järgmised ettepanekud projekteerimistingimuste muutmiseks:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tagada kinnistutele 72701:002:0859, 72701:002:0860 ja 72701:002:0299 juurdepäas Riigitee 8 projekti raames või eraldi juurdepääsuteena. <p>Praeguse kava kohaselt hetkel kasutusel olev juurdepääsutee kinnistutele suletakse ning projekti käigus ei olnud ette nähtud juurdepääsuvõimalust kinnistutele.</p>	<p><u>Põhjendus/Selgitus:</u></p> <p>Vanatoa, Raabli ja Priidiku kinnistu vahetusse lähedusse on vastavalt ulukiuuringule vajalik kavandada ulukiläbipäas. Juurdepääsu asukohta või lahendust ei ole projekti käesolevas etapis täpselt võimalik ette näha. Juurdepääsu lahendus selgub peale ulukiuuringu lõplikku valmimist.</p> <p>Riiklikus teeregistris on juurdepäas tagatud üksnes Vanatoa (72701:002:0299) kinnisasjale. Raabli ja Priidiku kinnistu juurdepääsu võimalused tuleb välja selgitada kinnistu omanikel endil. Sh tuleb arvestada, et juurdepääsu riigiteelt nr 8 Tallinn–Paldiski ei ole tulenevalt normidest võimalik lubada.</p> <p><u>Otsused:</u></p> <p>Arvestada ettepanekuga osaliselt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tagada juurdepäas Vanatoa kinnisasjale. 2. Projekti edasistes etappides selgitada välja ulukiläbipääsu täpne lahendus ja ruumivajadus ning selgitada välja juurdepääsu võimalus Vanatoa kinnistule. 3. Raabli ja Priidiku kinnisasjale juurdepääsutee kavandamise ettepanekuga mitte arvestada, kuna puudub olemasolev juurdepäas riigiteelt.
21	<p>Veski tee 22 72701:001:2003</p> <p>e-kiri 09.06.2023 11:59</p>	<p>Esmapilgul jääme üsna kõrvale sellest projekteeritavast Paldiski maantee lõigust, kuid tegelikult saab meie eluase väga kõvasti mõjutatud ja me satume kardinaalselt teistsugusesse elukeskkonda. Me ei hakka kirjutama teedeehituslikust seisukohast ega kogu eskiisi üksipulgi lahti võtma, kuigi seal on väga palju küsitavusi, vaid kirjutame konkreetselt meist puudutavast lõigust. Et kohe oleks selge pilt, siis teie eskiisil oleme selle koha peal:</p>	<p><u>Põhjendus</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestades piirkonna teedevõrgustikku puudub tehniliselt teostatav ja mõistlik alternatiivne lahendus. Kavandatavast Hüüru liiklussõlmest on vajalik ette näha ühendustee olemasoleva maantee, mille ristmik on ette nähtud sulgeda. 2.1. Projekti edasistes etappides on võimalik kavandatavat kõrvalmaantee lahendust korrigeerida ning näha ette haljastuse säilimine tagades seejuures perspektiivse maantee ohutus ja korrakohane toimimine. 2.2. Riigitee liiklusega kaasnevad paratamatult ka mõningad keskkonnamõjud, mida hinnatakse keskkonnamõju eelhinnangu käigus. Projekti edasistes etappides täpsustatakse



Kuvatõmmis maa-ameti kaardilt:



Esitletud eskiisi järgi tuleks täiesti uus ehitatav kogujatee piki meie krundipiiri ehk 270 m. Tee ehituseks võetakse maha u 1 ha metsa meie kõrvalolevalt kinnistult Mättasoo (teadaolevalt omanikuga toimuvad läbirääkimised).

Meile on selline lahendus absoluutselt vastuvõetamatu. Oleme kolinud Nõmmelt siia, et saada rahulikum keskkond. Tallinnast Nõmmelt, mis on teadaolevalt niigi üks rahulikumaid piirkondi Tallinnas. Kurioosne on see, et otsisime uue elupaiga siia Hüüru justnimelt seetõttu, et häiris sõidutee koduvärava ees. Aga nüüd eskiisi vaadates tuleb välja, et sattusime räästa alt vihma kätte. Kui praegu on puhas loodus ja vaikus, siis plaani realiseerumisel oleks majast u 10 meetri kaugusel piki ühte krundi külge 270 meetri pikkuselt maantee kogu selle kaasatuleva müra ja tolmuga.

Me ei ole teedeehituse põhimõtetes pädevad, aga igapäevaselt seda teelõiku tiptunni ajal kasutades jääb arusaamatuks, miks peaks ühelt mitte ülekoormatud maanteelõigult – ja see Paldiski maantee lõik seda on - liiklust kõrvale juhtima mõjutades sellega nii mastaapselt olemasolevat elukeskkonda. Eks teil on omad põhjused nii mahukalt seda Paldiski maantee lõiku projekteerida, aga see on silmnähtavalt üledimensioneeritud arvestades selle

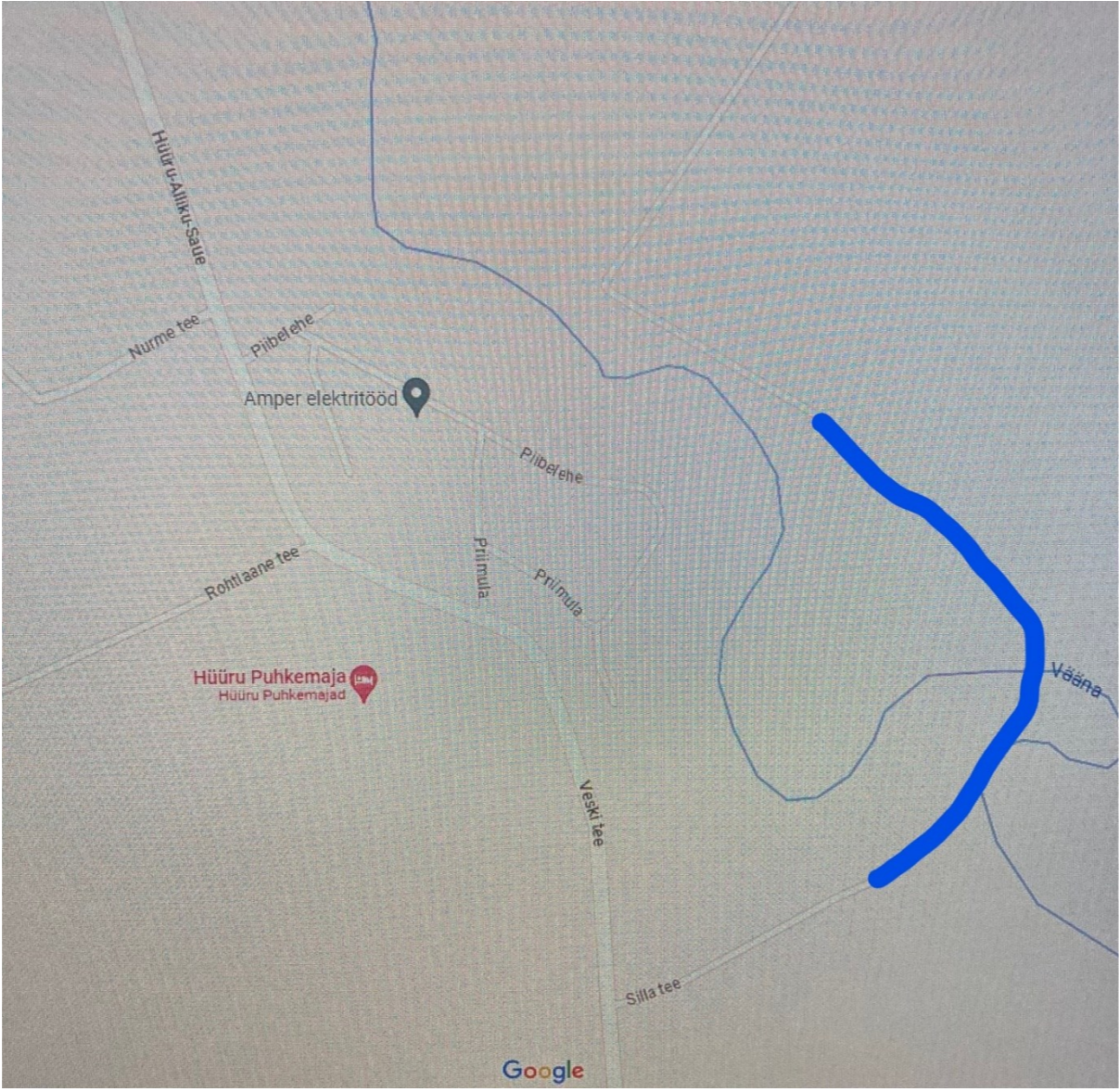
riigitee tehnilist lahendust ning nähakse ette meetmed, et arvestada ka Teie poolt kirjeldatud veesoonega.

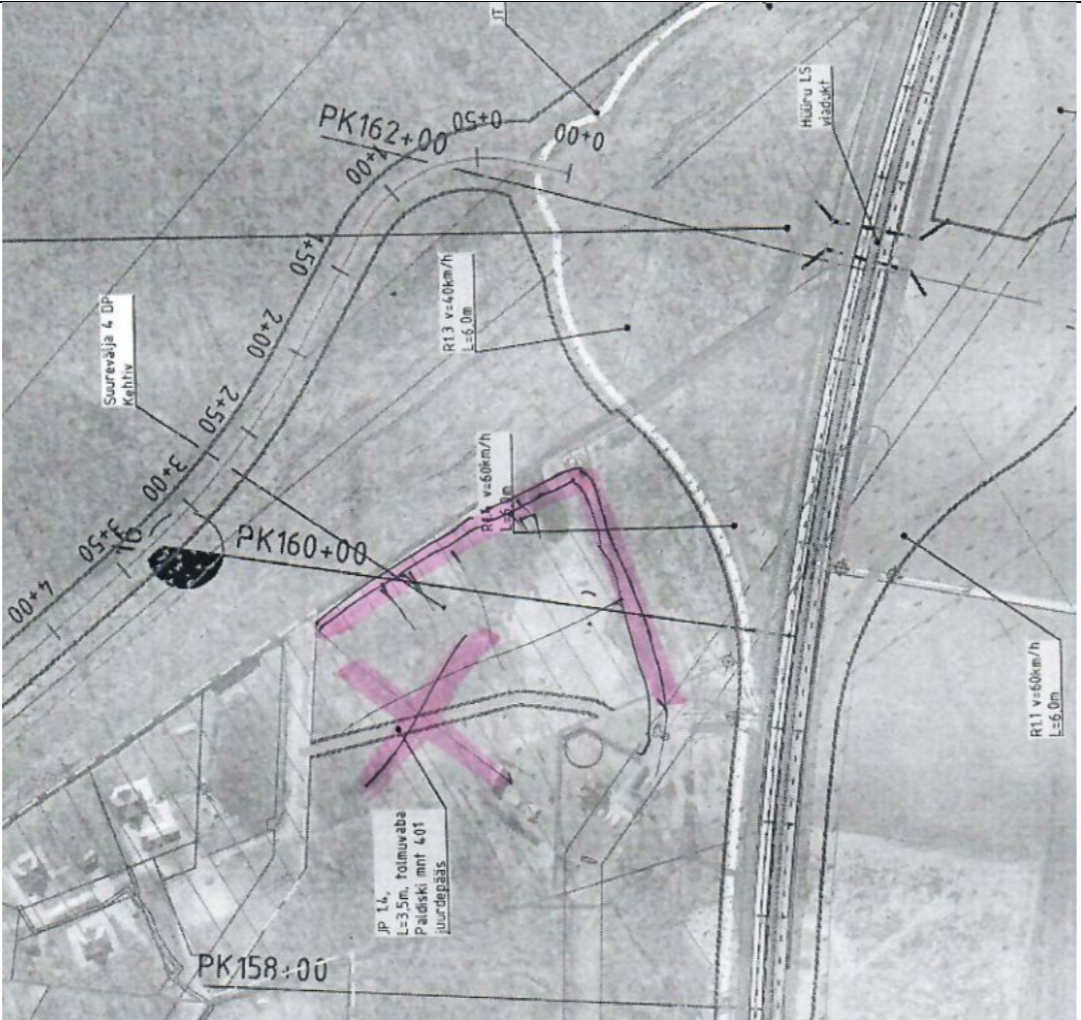
2.3. Kavandatud kõrvalmaantee nr K1.3 liiklussagedus on väike ning ei nõua müratõkkeseina kavandamist, kuna maantee liiklusest tulenev müratase ei ületa seadustest tulenevaid piirnorme.

Otsused:

1. Mitte arvestada ettepanekuga eskiisis esitatud kõrvalmaantee nr K1.3 ära jätta.
2. Arvestada ettepanekuga säilitada olemasolevat haljastus võimalikult palju Mättasoo kinnistu osas. Viia eskiisis näidatud kõrvalmaantee võimalikult Mättasoo kinnistu põhjakülge tagamaks elamu ja perspektiivse maantee vahel laiem vaheriba, mis on haljastatud.
3. Arvestada veesoonega projektide koostamisel järgnevates etappides.
4. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada müratõkkesein Veski tee 22 kinnistule.
5. Võtta esitatud arvamused teadmiseks

		<p>maanteelõigu liiklustihedust. See, et maantee nimi on Paldiski, ei tohiks olla mõjuv põhjus antud maanteelõigul nii suuri muudatusi projekteerima. Isegi perspektiivis ei ole siin tulemas oluliselt suuremat liikluskoormust. Jah, mõne uuselamurajooni arvelt, sealtki väikesõidukid. Paldiskisse-Keilasse suundub liiklus rohkem teisi maanteid pidi. Näiteks isegi Mustamäel Akadeemia teel olles suundutakse pigem Pärnu maanteele, et minna Keila ja Paldiski poole.</p> <p>Saame aru, et meie poolt kõne alla võetud asukohaga seoses ehk meie kinnistuga piirneva uue kogujateega, oleme enamvähem ainukesed protestijad, sest teisi see konkreetne asukoht nii väga ei mõjuta ning läbirääkimiste keskpunkt on mujale suunatud. Samas mõjutab projektlahenduses olev uue kogujatee ehitus meie majapidamist rohkem, kui enamikku teisi selle Paldiski maantee lõigu piirkonda jäävaid majapidamisi (antud Paldiski mnt teelõigu piirkonnas on ikkagi protsentuaalselt vähe neid majapidamisi, keda uued projekteeritavad teed nii vahetult mõjutavad). Seda enam palun arvestada ka meie soovi alternatiivide esitamisel.</p> <p>Loomulikult on meil arvamusi kogu projektlahenduse osas, sest ka meid mõjutavad bussipeatuste nihutamised, Hüüru keskusesse raskendatud juurdepääs, pikenevad sõiduteekonnad, aga need kõik jäävad meie jaoks hetkel tahaplaanile, sest arusaadavalt on igale üksikule kinnistuomanikule esmatähtis, mis tema aia taga toimub.</p> <p>Sellest tulenevalt meie arvamused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kõne all olev tee projektist välja jätta ja leida mingi teine lahendus 2. KUI kõne all olev tee tuleb nagunii, siis kindlasti ootame: <ul style="list-style-type: none"> - võimalikult palju kõrghaljastuse säilitamist/uue istutamist; - mitte vähimatki keskkondlikku mõju meie krundile. Siinkohal pöörame tähelepanu veesoonele, mis läbib risti meie kinnistut ja planeeritavat teelust Mättasoo kinnistut; - müratõket KOGU meie krundiga piirneva tee ulatuses. Müratõke peab olema visuaalselt ilus looduslikku keskkonda sobiv. 	
22	<p>Priimula tee 2 72701:004:0033</p> <p>e-kiri 9.06.2023 1:13</p>	<p>Ei ole nõus kogujatee asukohaga Hüüru külas – mis on planeeritud kohe tema elukoha järgse kinnistuga piirnevana. Sooviksime, et kogujatee nihutatakse elamu-suvilakoperatiivi põhjaosasse ning suunatakse ümber tiheasustatud eramute alast.</p>	<p><u>Põhjendus/Selgitus:</u> Hüüru küla silla ja eskiis esitatud kogujateede lahenduse ettepaneku tegi Transpordiametile kaalumiseks Saue Vallavalitsus. Arvestades saadud tagasisidet erinevatelt osapooltelt ja avalikul arutelul esitatud arvamusi on Transpordiamet otsustanud Hüüru küla kirdepoolsele osale tagada ühendus antud piirkonnale Harku liiklussõlme kaudu läbi kavandatava kogujatee.</p> <p>Loobume eskiis esitatud Priimula/Piibehe tee ja Kiviaia tänava ühendava kogujatee ja sellega seotud Hüüru küla silla kavandamisest. Juurdepääs kahe külaosa vahel on kergliiklejatele tagatud läbi Hüüru silla.</p> <p>Oleme otsustanud, et eskiislahenduses esitatud kogujateed nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda ei kavandata. Juurdepääs Hüüru küla kirde osale tagatakse läbi Harku liiklussõlme.</p> <p><u>Otsus:</u> Ettepanekuga mitte arvestada.</p>
23	<p>Piibehe tee 10 72701:004:0030</p> <p>e-kiri 09.06.2023 19:16</p>	<p>Oleme oma naabruskonna elanikega vaadanud üle Teie poolt saadetud ja ka Hüüru mõisas tutvustatud riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 13,9-24,2 Harku–Keila lõigu eskiisprojekti. Mõistame, et Tallinna lähiümbruse linnastumine on paratamatu ja see jõuab millalgi meieni niikuinii, seega oleks hea kui võetaks arvesse ka nende muutuste sisse</p>	<p><u>Põhjendus/Selgitus:</u> Hüüru küla silla ja eskiis esitatud kogujateede lahenduse ettepaneku tegi Transpordiametile kaalumiseks Saue Vallavalitsus. Arvestades saadud tagasisidet erinevatelt</p>

		<p>jäävate elanike huve ja arvamust. Antud projektis on meie jaoks kõige vastuvõetamatum Kogujatee K1.8 lahendus, mis ühendab Lepiku tee ja Priimula tee.</p> <p>Oleme sellesse kohta silla ja maantee ehitamise vastu.</p> <p>Tegemist on vaigse tiheda hoonestusega endise suvilapiirkonnaga, kus on väikesed kruntid. Ja selle nii kallis kohas lõikamine pole parim lahendus. Nagu me aru saame, siis see kogujatee on vajalik Kiviaia tee ja Aiandi tee elanike pääsemiseks Keila suunale ja Vanamõisa suunale. Kuid tegelikkus võib olla teistsugune... Seda silda ja teed hakkavad kasutama Saue, Vanamõisa ja Alliku poolt Tallinna poole tulevad autojuhid, sest see tuleb nende jaoks lühem tee. Kiirusepiirang ei aita, keegi ei hakka seda jälgima.</p> <p>Siis oleks ehk parem teha elanikele tunnel vasakule Keila poole, nagu külavanem soovib. Ja ometi, kui tulevikus üle jõe asuv ala välja ehitatakse, siis võib selle koha sild muutuda samasuguseks probleemiks nagu praegu on vana sild.</p> <p>Aga kui siiski on uut silda paratamatult vaja, siis teen ettepaneku kaaluda tulevikuperspektiiviga varianti - võimalikult palju mööda minna tiheda hoonestusega elamurajoonist. Pealegi ütleb jumal ise meile parima lahenduse silla asukohaks - Silla tänav- vaadake fotolt...</p> 	<p>osapooltelt ja avalikul arutelul esitatud arvamusi on Transpordiamet otsustanud Hüüru küla kirdepoolsele osale tagada ühendus antud piirkonnale Harku liiklussõlme kaudu läbi kavandatava kogujatee.</p> <p>Loobume eskiisis esitatud Priimula/Piibelähe tee ja Kiviaia tänava ühendava kogujatee ja sellega seotud Hüüru küla silla kavandamisest. Juurdepääs kahe külaosa vahel on kergliiklejatele tagatud läbi Hüüru silla.</p> <p>Oleme otsustanud, et eskiislahenduses esitatud kogujateed nr K1.8 ega Hüüru küla kohaliku tee silda ei kavandata. Juurdepääs Hüüru küla kirde osale tagatakse läbi Harku liiklussõlme.</p> <p>Otsus: Mitte arvestada ettepanekuga kavandada kogujatee ja Väana jõe ületav sild Jõekääru tee (Teie kirjas Silla tee) kaudu, kuna esitatud kohas on kehtiv detailplaneering ning teele jääks ette elamuhooned.</p>
24	Rohtlaane tee 14 72701:002:1791	<p>Soovin, et minu kinnistule Saue vald. Hüüru küla. Rohtlaane tee 14 planeeritav tee naaberkinnistule s.o. Paldiski mnt. 401 paigutataks ümber krundi piirile.</p> <p>Kirjale lisatud manus, kus hetkel planeeritud tee ristiga maha tõmmatud ja punasega märgitud soovitud tee asukoht.</p>	<p>Põhjendus/Selgitus: Transpordiameti poolt esitatud lahenduse osa on tulnud palju tagasisidet Rohtlaane teega külgnevatelt kinnistutelt. Sellest</p>

<p>e-kiri 9.06.2023 9:00</p>		<p>tulenevalt oleme otsustanud, et kaalume projekti koostamisel ka võimalust kavandada Rohtlaane tee 14 ja Paldiski mnt 401 kinnistutele juurdepääsu läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava. Kui vastav juurdepääsulahendus ei ole realiseeritav kavandame juurdepääsulahenduse vastavalt Suurevälja 4 detailplaneeringule ja tagame, et juurdepääsutee ei läbi detailplaneeringus ette nähtud õueala.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel koostöös kohaliku omavalitsusega, Paldiski mnt 401, Rohtlaane tee 14 ja Mihkli (72701:002:0805) kinnistu omanikuga kaaluda juurdepääsutee kavandamise võimalikkust Paldiski maantee 401 ja Rohtlaane tee 14 kinnisasjadele läbi kohaliku tee nr 7270736 Marju tänava. 2. Kui juurdepääsutee kavandamine võimalik ei ole, kavandada juurdepääs vastavalt Suurevälja 4 DP lahendusele. Paldiski mnt 401 kinnistule juurdepääsu tee lahendamisel läbi Rohtlaane tee 14 kinnistu, mitte kavandada juurdepääsuteed läbi Rohtlaane tee 14 õueala.
<p>25 Kalda tee 2 72701:001:0460 e-kiri 07.06.2023 19:10</p>	<p>Käesolevaga teatan, et ei nõustu Riigitee 8 Tallinn-Paldiski km 13,9-24,2 asuva Harku-Keila ja km 13,9-16,0 asuva Harku-Hüüru lõigu projekteerimistingimuste eelnõuga. Tee mõjud Sillaotsa 1 (Kalda tee 2) kinnistule on ebaproportsionaalselt suured.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ehitatav teelõik suurendab teekaitse tsooni mis oluliselt halvendab kinnistu kasutusvõimalusi ja vähendab selle turuväärtust. 2. Kinnistule tekib täiendav müramõju. 3. Isegi kui müramõju vähendamiseks ehitada müratõkke sein, varjutaks see olulise osa kinnisust päikese eest. 4. Uue projekt kohaselt kaoks ära väljapääs kinnistult otse maanteele. Uus, rajatav, väljapääs oleks väga suure ringiga. Selline asjaolu tekitaks kinnistu elanikele olulisi ebamugavusi ja täiendavaid ajalisi ja rahalisi kulutusi. <p>Lähtudes eeltoodust leian, et eelprojekt ei arvesta minu, kui Sillaotsa 1 kinnistu omaniku, huvidega ning tekitab ebaproportsionaalselt suuri ebamugavusi ja kulutusi.</p>	<p>Selgitused/Põhjendused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Harju maakonnaplaneeringus ja Saue valla üldplaneeringus on riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski ette nähtud oluliselt muudetava riigiteena. Selle raames on määratud üldplaneeringus ka vastav teekoridor. Riigitee kaitsevöönd Teie kinnistu osas oluliselt ei laiene ning kinnistu kasutusvõimalused jäävad orienteeruvalt samaks. 2. Transpordiamet näeb ette projekti koostamisel ka mürauuringud (müra modelleerimise) ning näeb vajadusel ette müra leevendavad meetmed (nt müratõkkeseina) Eestis kehtivaid piirnorme ületavates lõikudes. 3. Põhiprojekti koostamise käigus näeme ette päikesevalguse (insolatsiooni) kestuse arvutamise, et tagada normide kohane päikesevalgus päeva jooksul. Kui müratõkkeseinast tulenevalt on insolatsiooni kestvus allapoole piirnorme nähakse vajadusel ette läbipaistvad müraseinad. 4. Teekonna pikenedamine on riigitee normidekohaseks viimisel sõltuvalt kinnistu asukohast paratamatu. Olemasolev riigitee ristumiskoht kohaliku tee nr 7270178 Kalda tänavaga tuleb normidekohase lahenduse ja ohutuse eesmärkidel sulgeda. Kalda tee 2 kinnistule pikeneb

			<p>teekonna pikkus üksnes Paldiski (Keila) suunal liikudes. Projektlahendust kavandades oleme võimalikult palju arvestanud kohaliku teedevõrgustiku arendamise perspektiiviga ning arvestanud Hüüru küla edasise arenguga.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tegemist on arvamusega. Võtta arvamus teadmiseks. 2. Põhiprojekti koostamise käigus näha ette päikesevalguse (insolatsiooni) kestuse arvutamine. 3. Kui müratõkkeseinast tulenevalt on insolatsiooni kestvus allapoole piirnorme näha ette läbipaistvad müraseinad.
26	<p>Elleni 72701:001:1986</p> <p>e-kiri 08.05.2023 17:32</p>	<p>Suures plaanis on tore, et olukorda parandatakse, aga sooviks, et elumajade läheduses oleks autode piirkiirus piiratud - ehk et piirkiirus 60km/h võiks alata juba rohkem linna poolt - siis, kui esimesed Hüüru majad pihta hakkavad ehk näiteks Aiandi tee juurest.</p> <p>Või kui see ei ole võimalik, siis võiks müratõke olla pikem. Samas müratõke ju peegeldab müra ja kuna majad on mõlemal pool teed, siis see ei ole ka lahendus ilmselt, pigem ajab teise poole jaoks asja hullemaks.</p> <p>Seega jah, piirkiiruse alandamine pikemal distantil oleks ilmselt mõistlikum lahendus.</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Käesoleval hetkel on tegemist riigi põhimaanteega nr 8 Tallinn–Paldiski. Põhimaantee ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Põhimaantee üheks eesmärgiks on ka erinevate ühenduste ajalise vahemaa vähendamine, ohutus ja sõidumugavus. Arvestades, et tegemist on põhimaanteega, siis ei ole piirkiiruse langetamine lõigus, kus vastav keskkond seda ei soodusta, põhjendatud. Näiteks on hoonestus riigiteest kaugel ning autojuht ei tunnetata tiheasustusala keskkonda. Kui autojuhil puudub tiheasustusala keskkonna tunnetus, on piirkiiruse vähendamine põhjendamatu ning piirkiirusest ei hoita üldjuhul kinni. 2. Transpordiamet näeb ette projekti koostamisel ka mürauuritud (müra modelleerimise) ning näeb vajadusel ette müra leevendavad meetmed (nt müratõkkeseina) Eestis kehtivaid piirnorme ületavates lõikudes. <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga pikendada 60 km/h piirkiiruse ulatust Tallinna suunas. 2. Projekti järgmistes etappides teostada müra modelleerimine ja näha ette vastavad müraleevendusmeetmed riigitee lõikudes, kus müratase ületab seadusest tulenevaid piirnorme.
27	<p>Kopli 19801:012:0591</p> <p>e-kiri 04.05.2023 19:14</p>	<p>Hetkel on planeeritud tee lõik läbi minu kinnistu ning kirja järgi saan aru et plaanitakse võõrandada osaliselt maatükk. Sellega seoses sooviks saada vastust miks kogu tee on just sinna planeeritud?</p> <p>Ning miks on vaja võõrandada kui on võimalik seada kasutusvaldus? Ma saan aru et see on lihtsam ja odavam kui naaberkiinnistule ehitada välja oma juurdepääsu tee aga omand on siiki puha ja puutumatu ehk selle kallal võib minna tõesti äärmisel võimalusel.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>Käesolevas projekti etapis ei ole määratud võõrandamise täpseid ulatusi ega vajadusi. Juurdepääsutee võimalik asukoht võib projekti järgnevates etappides mõnevõrra muutuda. Informeerime Teid, et läbi Kopli kinnistu Aedmaa kinnistule (19801:012:0583) juurdepääs on võimalik notariaalse juurdepääsuservituudi määramisega.</p> <p>Otsused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Teha kinnistu omanikega koostööd juurdepääsu lahenduse välja selgitamisel. Võimalusel lahendada juurdepääs

			<p>seades juurdepääsuservituut Aedmaa kinnistu kasuks läbi Kopli kinnistu.</p> <p>2. Kui juurdepääs servituudiga ei osutu võimalikuks, näha ette juurdepääsutee kavandamiseks vajaliku maa võõrandamine.</p>
28	<p>Paldiski mnt 315 72701:001:0078</p> <p>e-kiri 04.05.2023 13:45</p>	<p>Muidugi on esialgne projekt toores ja on lahendamata küsimusi. Sealhulgas eriti Hüüru küla elanike uuele teele mõistliku pikkusega väljasõidu osas</p>	<p>Otsus: Tegemist on arvamusega. Võtta arvamus teadmiseks.</p>
29	<p>Aiandi tee 3 72701:001:0844</p> <p>e-kiri 29.06.2023 5:59 (vastuskiri täiendava seisukoha päringule)</p>	<p>1. OÜ Harku Hobukeskus on selle vastu et poolitada territooriumit kuna sellele alale on planeeritud hobuste koplid koos treeningplatsiga jne</p> <p>2. Pakume välja alternatiivi teha tee piki aiandi tn kuni Timuti teele kas ühendada Uus teega või Alajaama teele/selle marsruudi eelis oleks see et Aiandi põik tn on 5-6 krunti mis saaks ka korraliku väljapääsu</p> <p>3. Juhul kui ei sobi 2 variant siis oleks mõeldav Hobukeskusel lubada ära osta või pikaajaliseks rentida 3h alajaama ja meie vahele jääv riigimaa sest 1 variandi puhul läheb tee tegemiseks kaduma umbes 5000m² pinda ja jääb alles 2,5H mis eiole kellelegi vajalik kuna seal ei ole viljakas maa ja on ehitus keeluall kuna alajaam on lähedal,</p> <p>Sellisel juhul tekkib meil lisa maaala mida on võimalik kasutada hobuste karjamaaks ja mis oleks ka hooldatud.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Kavandatav ühendustee on vajalik, et tagada Hüüru külale juurdepääs Harku liiklussõlme kaudu. Sellest tulenevalt on vajalik poolitada ka Aiandi tee 3 kinnisasi, et oleks tagatud loogiline ja kohaliku teedevõrgustiku sobituv kogujatee.</p> <p>2. Kohaliku tee nr 7270276 Timuti tee kaudu ühenduse tagamine ei ole meie hinnangul mõislik, kuna ühendustee on peamiselt vajalik Hüüru küla kirdepoolse osa ühenduste tagamiseks, kus on orienteeruvalt 70 elamut. Kui kavandada ühendustee Timuti tee kaudu pikeneks oluliselt suurema osa Hüüru küla kirdenurga elanike liikumisteede ning see ei sobituks kohaliku teedevõrgustikku. Aiandi põik tänava ääres paikneb üksnes 5-6 elamukrunti ning nemad saaksid meie tehtud ettepanekuga samuti loogilise ühenduse oma kinnistutele.</p> <p>3. Projekteerimistingimuste menetluse käigus ei ole võimalik vastavaid kokkuleppeid sõlmida. Eelprojekti koostamise käigus selgitatakse välja ühendustee kavandamise ruumivajadus ja asukoht ning sellest lähtuvalt selgitatakse välja ka võõrandamiseks vajalik maaulatus. Peale võõrandamiseks vajaliku maaulatuse välja selgitamist pöörduakse Teie poole individuaalselt võimalike kokkulepete saavutamiseks. Sh on kinnistu võõrandamisel üheks võimaluseks ka võõrandatud kinnistu osa vahetamine teise samaväärse riigile kuuluva kinnistu osa vastu. Aiandi Tee 3 ja Alajaama tee 8 // Harku alajaama kinnisasja vahele jääv riigimaa ei ole Transpordiameti valduses olev maaüksus ning meil ei ole käesoleval hetkel võimalik antud rentimise või maaüksuste vahetamise võimalusi läbi rääkida. Vastavad läbirääkimised maaomaniku ja teiste riigiasutuste vahel toimuvad peale võõrandamiseks vajalike maaüksuste menetluste alustamist.</p> <p>Otsused:</p> <p>1. Tegemist on arvamusega. Võtta arvamus teadmiseks.</p> <p>2. Mitte arvestada ettepanekuga kavandada ühendustee kohaliku tee nr 7270276 Timuti tee kaudu, kuna see pikendaks oluliselt valdava osa Hüüru küla kirde nurga elanike teekonda ega sobituks kohaliku teedevõrgustikku.</p> <p>3. Tegemist on ettepanekuga, mille osas käesoleval hetkel otsust ei ole võimalik langetada.</p>

			<p>Maade omandamine riigitee ja selle osade kavandamiseks algab peale projektlahenduse koostamist ja võõrandamis menetluste algatamist. Maade võõrandamist alustatakse vastavalt kehtivale teehoiukavale, kui on kindlus ka ehituse rahastamise osas.</p> <p>Kui kinnistust on vajalik maad mingis osas võõrandada võetakse Teiega eraldi ühendust ning asutakse Teiega läbi-rääkima võimalike maade omandamise teemal. Maade võõrandamise üheks võimaluseks ka kinnistust ära lõigatud osa asendamine samaväärse teise riigile kuuluva maatüki vastu. Selle võimalikkus selgitatakse välja maade võõranduse menetluse käigus.</p>
30	Altmäe tee 8 72701:001:0064 e-kiri 04.05.2023 17:35	Kiri kätte saadud	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
31	Altmäe tee 9 72701:001:0159 e-kiri 04.05.2023 12:27	Kiri kätte saadud	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
32	Altmäe tee 11 72701:001:0160 e-kiri 04.05.2023 11:49	Kiri kätte saadud	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
33	Aru 72701:002:0130 e-kiri 24.05.2023 23:30	Kiri kätte saadud	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
34	Kase 72701:002:0014 e-kiri 04.05.2023 09:26	Kiri kätte saadud	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
35	Kase 72701:002:1734 e-kiri 12.05.2023 13:07	Kiri kätte saadud	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
36	Laanepere 72701:002:0885	Kiri kätte saadud	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p>

	e-kiri 09.05.2023 13:32		Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
37	Lepa 72701:002:0977 e-kiri 07.05.2023 20:37	Kiri kätte saadud	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
38	Meistri tee 2 19801:012:0023 05.05.2023 14:19	Kiri kätte saadud	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
39	Muinasasula tee 4 72701:001:2038 e-kiri 04.05.2023 14:53	Kiri kätte saadud	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
40	Muinasasula tee 6 72701:001:2039 e-kiri 07.05.2023 15:47	Kiri kätte saadud	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
41	Muinasasula tee 10 72701:001:0716 e-kiri 04.05.2023 15:49	Kiri kätte saadud	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
42	Muinasasula tee 11 72701:001:2042 e-kiri 04.05.2023 10:58	Kiri kätte saadud	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
43	Muinasasula tee 12 72701:001:0715 e-kiri 05.05.2023 14:18	Kiri kätte saadud	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
44	Nurmenuku 72701:002:0284 e-kiri 16.05.2023 11:29	Kiri kätte saadud	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus:

			Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
45	Paldiski mnt 490 72701:002:0979 e-kiri 04.05.2023 14:02	Kiri kätte saadud	<u>Põhjendus:</u> *Vt märkus. <u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
46	Roosi tee 6 72701:002:2211 e-kiri 10.05.2023 18:50	Kiri kätte saadud	<u>Põhjendus:</u> *Vt märkus. <u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
47	Sepa 72701:002:1970 e-kiri 05.05.2023 16:20	Kiri kätte saadud	<u>Põhjendus:</u> *Vt märkus. <u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
48	Sillaotsa 72701:001:0145 e-kiri 04.05.2023 09:50	Kiri kätte saadud	<u>Põhjendus:</u> *Vt märkus. <u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
49	Suure-Sõduri 72701:002:1244 e-kiri 04.05.2023 14:46	Kiri kätte saadud	<u>Põhjendus:</u> *Vt märkus. <u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
50	Tamme tee 3 19801:012:0340 e-kiri 08.05.2023 15:18	Kiri kätte saadud	<u>Põhjendus:</u> *Vt märkus. <u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
51	Vanatoa 72701:002:0299 e-kiri 05.05.2023 13:17	Kiri kätte saadud	<u>Põhjendus:</u> *Vt märkus. <u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
52	Väikevälja 19801:012:0010 e-kiri 08.05.2023 22:18	Kiri kätte saadud	<u>Põhjendus:</u> *Vt märkus. <u>Otsus:</u>

			Pädev asutus eeldab Ehs § 31 lg 6 alusel, et piirneva kinnisasja omanik ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
--	--	--	--

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
Alajaama tee 1b	19801:001:2652
Puusepa tee 2a	19801:001:3078
Tamme tee 5	19801:001:3177
Männiku tee 13	19801:001:3267
Talumetsa	19801:001:3740
Väikevälja	19801:012:0009
Tamme tee 1	19801:012:0013
Meistri tee 4	19801:012:0014
Selli tee 1	19801:012:0015
Suuretammi	19801:012:0021
Alajaama tee 1a	19801:012:0067
Ees-Sarapiku	19801:012:0101
Sarapiku	19801:012:0104
Aaviku tee 1	19801:012:0118
Kaljuroosi	19801:012:0150
Oskari	19801:012:0151
Tutermaa tee 1	19801:012:0196
Meistri tee 5	19801:012:0215
Meistri tee 7	19801:012:0233
Meistri tee 9	19801:012:0270
Kadarpiku tee 5	19801:012:0289
Kivikirsikese	19801:012:0296
Meistri tee 3	19801:012:0305
Liivata	19801:012:0312
Prosavitsu	19801:012:0453
Lageda tee 8	19801:012:0476
Lageda tee 4	19801:012:0478
Lageda tee 2	19801:012:0479
Lageda tee 1	19801:012:0481
Lageda tee 3	19801:012:0482
Lageda tee 5	19801:012:0483
Lageda tee 7	19801:012:0484
Jaotusvõrgu alajaam	19801:012:0543
Posti	19801:012:0581

Aedmaa	19801:012:0583
Männiku tee 10	19801:012:0585
Aaviku tee 4	19801:012:0590
Aaviku tee 4	19801:012:0590
Selli tee 3	19801:012:0790
Metsa	19801:012:0890
Postimäe	72501:001:0746
Karjaniidu	72501:001:0748
Tallikopli	72501:001:0749
Postisiilu	72501:001:0756
Väravavahi	72501:001:0760
Kopliluha	72601:001:0001
Marju tn 2	72601:001:0361
Marju tn 2a	72601:001:0362
Vesiveski	72701:001:0021
Vana-Karjavälja	72701:001:0049
Kopli-Roosi	72701:001:0079
Kopliserva	72701:001:0081
Tuisu	72701:001:0087
Kalda tee 1	72701:001:0390
Kalda tee 4	72701:001:0595
Muinasasula tee 9	72701:001:0711
Muinasasula tee 14	72701:001:0714
Jõe tee 7b	72701:001:0861
Kõrtsi	72701:001:0943
Söödi	72701:001:1015
Vana-Sillamäe	72701:001:1027
Jõekivi	72701:001:1165
Paldiski mnt 305	72701:001:1231
Kaasiku	72701:001:1376
Kaasikupõllu	72701:001:1378
Kivi tee 8	72701:001:1408
Kivi tee 7	72701:001:1788
Mare	72701:001:1977
Karjavälja	72701:001:1979
Muinasasula tee 16	72701:001:1987

Kubja	72701:001:2025
Kalda tee 6	72701:001:2033
Lehiste	72701:001:2034
Muinasasula tee 1	72701:001:2035
Muinasasula tee 2	72701:001:2036
Muinasasula tee 3	72701:001:2037
Muinasasula tee 7	72701:001:2040
Muinasasula tee 8	72701:001:2041
Muinasasula tee 13	72701:001:2043
Muinasasula tee 15	72701:001:2044
Muinasasula üldmaa	72701:001:2046
Kuldsaare	72701:002:0003
Vana-Kindluse	72701:002:0015
Indreku	72701:002:0025
Jõe tee 1	72701:002:0063
Paldiski mnt 401	72701:002:0103
Jaanimetsa	72701:002:0104
Lättevälja	72701:002:0120
Uustalu	72701:002:0141
Sillamäe	72701:002:0161
Keskpõllu	72701:002:0170
Muiste	72701:002:0171
Vana-Kungla	72701:002:0172
Muldo	72701:002:0269
Väike-Kuldsaare	72701:002:0271
Kivi tee 1	72701:002:0272
Heinamaa	72701:002:0273
Kungla	72701:002:0291
Künka	72701:002:0293
Postimäe	72701:002:0351
Kerbo	72701:002:0399
Kubja	72701:002:0522
Tõnise	72701:002:0549
Veenuse	72701:002:0558
Suurekivi	72701:002:0680
Uue-Kaasiku	72701:002:0699

Kurvi tee 4	72701:002:0781
Kurvi tee 4a	72701:002:0782
Mihkli	72701:002:0805
Kreegi	72701:002:0828
Teeäärse	72701:002:0908
Posti 6	72701:002:0973
Paldiski mnt 492	72701:002:0978
Merekindluse	72701:002:0989
Paldiski mnt 351	72701:002:1010
Rohtlaane tee 9	72701:002:1014
Uuetoa	72701:002:1181
Marju tn 4	72701:002:1481
Mõisapõllu	72701:002:1525
Pärnaõie	72701:002:1545
Külmaallika	72701:002:1610
Kurvi tee 6	72701:002:1711
Haava	72701:002:1932
Suur-Kaarle	72701:002:1962
Kuldpõllu	72701:002:1990
Kivi-Kaasiku	72701:002:2050
Jõe tee 3	72701:002:2070
Pae	72701:002:2080
Roosi tee 1	72701:002:2198
Roosi tee 1a	72701:002:2199
Roosi tee 3	72701:002:2201
Roosi tee 3a	72701:002:2202
Roosi tee 5	72701:002:2203
Roosi tee 5a	72701:002:2204
Roosi tee 7	72701:002:2205
Roosi tee 7a	72701:002:2206
Viina	72701:002:2222
Viinamäe	72701:002:2223
Paju	72701:002:2340
Piibelehe tee 8	72701:004:0004

* 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).