

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Põllumajandus- ja Toiduamet 6.2-2/36347	<p>/.../</p> <p>Maaparandusseaduse § 52 järgi kui maa-alale, millel paikneb maaparandussüsteem, kavandatakse avalikult kasutatavat teed või avalikes huvides vajalikku tehnovõrku või -rajatist ja käesoleva seaduse §-s 50 sätestatud kooskõlastamise käigus selgub, et maaparandussüsteemi tuleb uuendada, määrab Põllumajandus- ja Toiduamet kinnisasjal ja naaberkinnisasjal paikneva maaparandussüsteemi toimimise tagamiseks maaparandussüsteemi uuendamise tingimused. Põllumajandus- ja Toiduamet võib määrata ka nimetatud tee, tehnovõrgu või -rajatise asukoha maaparandussüsteemis.</p> <p>Tehnilise eelprojekti koostamise käigus näidata ära millistel maaparandussüsteemidega seotud lõikudel on planeeritud tee ehitusega seotud tööd. Kui projektlahendus ei võimalda maaparandussüsteemide toimimist, siis tuleb maaparandussüsteemid rekonstrueerida. Selleks võtta Põllumajandus- ja Toiduametilt maaparandussüsteemi projekteerimistingimused (MaaParS § 50 lg 5 ja § 12). Põhiprojekti koosseisu lisada maaparandussüsteemide ehitusprojekt, Maaparandusseaduse § 16.</p> <p>Eeltoodust tulenevalt Põllumajandus- ja Toiduamet kooskõlastab riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 78,8-99,0 Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigu I klassi maantee ehitusprojekti projekteerimistingimuste eelnõu.</p>	<p><u>Otsus:</u></p> <p>1. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p> <p>2. Maaparandusehitise osas esitatud informatsioon võtta teadmiseks.</p>
2	Terviseamet 9.3-1/22/6380-2	<p>/.../</p> <p>Terviseameti lääne regionaalosakond on tutvunud esitatud projekteerimistingimuste eelnõuga ning ei esita vastuväiteid riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 78,8-99,0 asuva Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigu I klassi maantee projekteerimistingimustele.</p>	<p><u>Otsus:</u></p> <p>Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
3	Päästeamet 7.2-3.4/5023-4	<p>Planeeritav Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 78,8-99,0 asuva Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigu I klassi maantee ei jää ühegi ohtliku ega suure ohuga ettevõtte ohualasse.</p> <p>Päästeameti „Kemikaaliseaduse kohase planeeringute ja ehitusprojektide kooskõlastamise otsuse tegemine“ meetodika kohaselt on maantee planeerimine lubatud.</p>	<p><u>Otsus:</u></p> <p>Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
4	Maa-amet 6-3/21/16692-6	<p>/.../</p> <p>Jooniste põhjal on koostataval projektil puutumus järgmiste reformimata maaüksuste ning riigi omandis olevate kinnisasjadega, mille valitseja on Keskkonnaministerium ja valitsema volitatud asutus Maa-amet:</p> <p>1) Märjamaa vald:</p> <ul style="list-style-type: none">• Päärdu küla, Madise maaüksus, tunnus 88402:001:0498 – piirneb projekteeritava põhimaanteeaga;• Päärdu küla, reformimata maaüksus 4 Tallinn-Pärnu-Ikla tee, tunnus 50301:001:0774 – piirneb projekteeritava põhimaanteeaga, maaüksuse põhjaosa läbib kavandatav juurdepääsutee;• Päärdu küla, Mustika maaüksus, tunnus 88402:001:0515 – piirneb projekteeritava põhimaanteeaga;• Päärdu küla, Aarde kinnisasjast (tunnus 88402:001:1100) lõunas asuv reformimata maaüksus – maaüksuse idaosa läbib kavandatav kogujatee;• Manni küla, Miku maaüksus, tunnus 88402:002:0291 – piirneb projekteeritava põhimaanteeaga;• Jädivere küla, Kütuse maaüksus, tunnus 50301:001:0775 – üle maaüksuse põhjaosa kulgeb kavandatav juurdepääsutee;• Pallika küla, Oktoobri maaüksus, tunnus 88402:002:0227 – projekteeritav põhimaantee läbib maaüksuse kirdeosa, perspektiivne kogujatee läbib maaüksuse lõunaosa. Maaüksus on koormatud kasutusvaldusega OÜ Halinga kasuks. <p>2) Põhja-Pärnumaa vald:</p>	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>Transpordiamet saatis 22.08.2022 Oktoobri kinnisasja (tunnus 88402:002:0227) ja Maie kinnisasja (tunnus 18802:001:0229) kasutusvaldaja ning Teeääre kinnisasja (tunnus 18801:001:0580) ja Kivipõllu kinnisasja (tunnus 18802: 001:0300) rentnikule projekteerimistingimuste eelnõu. Määratud tähtjaks seisukohta ei esitatud, mistõttu Transpordiamet eeldab, et nimetatud kinnistute osas on kasutusvaldaja ning rentnik nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <p>1. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p> <p>2. Projekteerimisel arvestada geodeetilise märgi osas esitatud info ja tingimustega.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Langerma küla, Teeääre maaüksus, tunnus 18801:001:0580 maaüksust läbib projekteeritav põhimaantee . Maaüksus on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile Akkerlac OÜ-le; • Langerma küla, Kivipõllu maaüksus, tunnus 18802:001:0300 maaüksuse lääneserva läbib kavandatav kogujatee, maaüksus piirneb lõunast kavandatava juurdepääsuteega. Maaüksus on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile Akkerlac OÜ-le; • Langerma küla, Maie maaüksus, tunnus 18802:001:0229 piirneb kavandatava kogujateega. Maaüksus on koormatud kasutusvaldusega OÜ Halinga kasuks. <p>Palume kaasata projekteerimistingimuste menetlusse Oktoobri kinnisasja (tunnus 88402:002:0227) ja Maie kinnisasja (tunnus 18802:001:0229) kasutusvaldaja OÜ Halinga (e-post: raul@halinga.ee, telefon: 5044443) ning arvestada nimetatud kinnisasjade osas kasutusvaldaja seisukohaga.</p> <p>Palume kaasata projekteerimistingimuste menetlusse Teeääre kinnisasja (tunnus 18801:001:0580) ja Kivipõllu kinnisasja (tunnus 18802: 001:0300) rentnik Akkerlac OÜ (e-post: maakond.akkerlac@gmail.com, urmet.kalden@gmail.com, telefon: 524 2544).</p> <p>Projekti töötooni ja selle lähedusse jääb 5 geodeetilist märki: nr 5392 (PÄRNU-JAAGUPI97) (GPA ID 10706; riiklik geodeetiline võrk, II klass; riiklik kõrgusvõrk, nivelleerimine I klass; gravimeetiline võrk, III klass), nr 8059 (GPA ID 227116; riiklik kõrgusvõrk, nivelleerimine I klass), nr 4330 (Jädivere00) (GPA ID 30103; tihendusvõrk; riiklik kõrgusvõrk, nivelleerimine I klass), nr 4304 (Päärdu00) (GPA ID 28102; tihendusvõrk) ja nr 4305 (Päärdu00) (GPA ID 28103; tihendusvõrk). Geodeetilise märgi nr 5392 kaitsevöönd on 5 meetrit märgi tsentrist ning geodeetiliste märkide nr 8059, nr 4330, nr 4304 ja nr 4305 kaitsevöönd on 3 meetrit märgi tsentrist.</p> <p>Ruumiandmete seaduse (edaspidi RAS) § 25 sätestab, et geodeetilise märgi kaitsevöönd on geodeetilist märki ümbritsev ala, kus geodeetilise märgi kaitse ja kasutamise vajadusest tulenevalt kitsendatakse inimtegevust. RAS § 26 lõigel 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. Kui töid tehakse geodeetilise märgi kaitsetsoonis on vaja teostada peale tööde lõpetamist geodeetiliste märkide kontrollmõõtmised.</p> <p>Geodeetiliste tööde tegemisel tuleb juhendada keskkonnaministri 28.06.2013 määrusest nr 50 „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ (edaspidi „geodeetiliste tööde kord“).</p> <p>Projekti töötooni jäävriikliku geodeetilise võrgu märk nr 5392 (PÄRNU-JAAGUPI97) tuleb säilitada oma endises asukohas, looduses tähistada geodeetiline märk ja selle kaitsevöönd ning kaitsta ehitustööde ajaks. Kui tööde käigus saab rikutud märgi tähistus (näiteks kupits, kaitseaed või tunnuspost), siis tuleb need taastada vastavalt õigusaktides kehtestatud nõuetele.</p> <p>Töötooni jäävad geodeetilised märgid nr 8059, nr 4330, nr 4304 ja nr 4305 tuleb võimalusel säilitada oma endises asukohas, looduses tähistada geodeetiline märk ja selle kaitsevöönd ning kaitsta ehitustööde ajaks. Kui tööde käigus ei ole võimalik nimetatud geodeetilisi märke säilitada, tuleb need vastavalt geodeetiliste tööde korra § 9 lõikele 3 teisel alal sobivasse asukohta ning asendada samaväärsete (sh mõõtmismetoodikate seisukohalt) geodeetiliste märkidega.</p>	
--	--	--

		<p>Enne geodeetilise märgi teisaldamist või kontrollmõõtmisi tuleb vastavalt geodeetiliste tööde korra § 10 lõikele 5 esitada geodeetilise töö projekt, mis sisaldab geodeetiliste tööde korra § 4 lõigetes 2 ja 3 kirjeldatud andmeid. Projekt tuleb esitada kooskõlastamiseks Maa-ameti geodeesia osakonna juhatajale (Karin Kollo, e-post karin.kollo@maaamet.ee).</p> <p>Kõrgusvõrgu reeperite teisaldamisel ning sellega seonduvate ehitus-, mõõtmis- ja arvutustööde tegemisel tuleb juhendada geodeetiliste tööde korra § 5 lõikes 5 sätestatud ja „Kõrgusvõrgu rekonstrueerimise ja rajamise juhendist“ (https://geoportaal.maaamet.ee/docs/Geodeesia/Riikliku-korgusvorgu-juhend_2006.pdf?t=20180511112319).</p> <p>RAS § 35 lõike 1 kohaselt võib geodeetilise märgi kontrollmõõtmisi ja teisaldamise töid teostada isik, kellel on geodeedi kutse, mis vastab vähemalt kutseseadusega sätestatud kvalifikatsiooniraamistiku 7. tasemele kõrgemageodeesia valdkonnas.</p> <p>Geodeetiliste tööde korra § 10 lõike 6 kohaselt tuleb teostatud geodeetilise töö aruanne pärast kontrollmõõtmisi või teisaldamistööde lõppu esitada geodeetilise märgi omanikule kinnitamiseks. Aruandes esitatakse 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>Maa-amet nõustub projekteerimistingimuste andmisega riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 78,8-99,0 Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigu projekteerimiseks 2+2 sõidurajaga I klassi maanteeks tingimusel, et arvestatakse käesolevas kirjas märgituga. Palume edastada projekt Maa-ametile seisukoha kujundamiseks.</p>	
5	Muinsuskaitseamet 5.1-17.6/1162-1	<p>/.../</p> <p>Muinsuskaitseamet on tutvunud Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 78,8-99,0 asuva Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigu I klassi maantee projekteerimistingimuste andmise eelnõu dokumentidega.</p> <p>Kuna antud dokumentatsioon sisaldas arheoloogilisi uuringuid puudutava osa, nõustub Muinsuskaitseamet esitatud eelnõuga täiendavate märkusteta.</p>	<p>Otsus: Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
6	Rahandusministeerium 14-13/6094-2	<p>/.../</p> <p>Lähtudes esitatud taotlusest ning vastavalt valdkonna pädevusele on Rahandusministeerium seisukohal, et projekteerimistingimuste koostamisel on järgitud Rapla maakonnaplaneeringut täpsustavat teemaplaneeringut „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0 – 92,0“ (kehtestatud Rapla maavanema 23.05.2016 korraldusega nr 1-1/16/348) ning Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustavat teemaplaneeringut „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“ (kehtestatud Pärnu maavanema 1.10.2012 korraldusega nr 529).</p>	<p>Otsus: Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
7	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>


2. ARVAMUSED
2.1.Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Keskkonnaamet 6-2/22/14483-2	<p>/.../</p> <p>Projekteerimistingimuste andmise menetlus on seotud käimasoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) menetlusega „Riigitee 4 Tallinn Pärnu Ikla (E67) km 78,8 99,0 Konuvere Pärnu Jaagupi lõigu eelprojektiga kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamine (KMH)“. Keskkonnaamet on peamised märkused ja seisukohad edastanud vastuskirjadena KMH menetluses. Transpordiamet otsustajana on KMH programmi avalikustanud ning lähiajal toimuvad avalikud arutelud.</p> <p>Kuna projekteeritud tööd ei toimu kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ega kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis, siis õigusliku aluse puudumisel loobub Keskkonnaamet projekteerimistingimuste eelnõu koostöölastamisest.</p> <p>Märgime, et projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.11. (Muud projekti koosseisus teostatavad uuringud) palume tuua välja ka nahkhiireliikide leviku hindamise uuringu ja eksperthinnangu III kaitsekategooria taimeliikide ümberasustamise võimalikkuse ja vajalike tingimuste kohta.</p>	<p>Otsus:</p> <p>Arvestada ettepanekutega, lisada projekteerimistingimuste punkti 5.11 nahkhiireliikide leviku hindamise uuring ja eksperthinnang III kaitsekategooria taimeliikide ümberasustamise võimalikkuse ja vajalike tingimuste kohta.</p>
2	Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus 6-2/968-4	<p>1. Nii nagu juba varasemalt oleme ViaBaltika järgmise lõigu (Pärnu-Jaagupist Pärnu poole jääva osa) kogujateede kohta teinud ettepaneku, nii peaksid ka need olema V klassi tolmuvaab kattega teed. Kogujateed saavad oluliseks liikumisvõimaluseks kohalike elanike elu igapäevasel korraldamisel. On vaja tagada normaalsed liikumistingimused ka suurtele jäätmeveo autodele, päästetehnikale jne. Kuna piirkonnas on intensiivne põllumajandustootmine, siis ka põllumajandustehnikale. Samuti oleme sunnitud osaliselt ümber korraldama koolitranspordi. Oleme seisukohal, et kuna inimeste liikumisvõimalused muutuvad oluliselt pikemaks ja (ka teeolud) ei tohi halveneda mistõttu tolmuvaabad katted kogujateedel on igati põhjendatud ja vajalikud.</p> <p>2. Oleme seisukohal, et JYT-5 peaks olema riigi omandis ning eraldi jalg- ja jalgrattatee mitte laiendatud peenraga kogujatee.</p> <p>3. Eskiisil on lahendamata Karjalauta, Järveääre, Uustalu, Lennu ja Paju kinnistute inimeste juurdepääs Kodesmaa bussipeatusesse läbi Kodesmaa altpääsu. Kõigil inimestel ei ole oma autot mistõttu on vaja tagada võimalus bussi peale minekuks.</p> <p>4. Arusaamatu, miks on eskiisil kohas, kus on ette nähtud hülss lägatorule, Järvesoo tee kaks lõiku määratud likvideerida. Läga ümberpumpamiseks on vajalik ligipääs mõlemale poole ja neid teelõike ei saa likvideerida.</p> <p>5. Libatse liiklussõlme on vaja lisaks kavandada ca 100 meetri pikkune jalgratta- ja jalgte riigitee 20175 Valgu–Libatse tee ja Valgu tee 2//Korkmanni kinnistu põhjapoolse kinnistu piiri vahele. See on vajalik Libatse küla inimestele mõistlikuks võimaluseks minna praegustest oluliselt kaugemale planeeritud Libatse bussipeatusesse.</p> <p>6. Juhul, kui planeeritakse Libatse poe juures füüsilise tõkkega eraldada jalgratta- ja jalgte olemasolevast teest, tuleb ette näha ristmikul katkestus, et oleks tagatud hooldustehnika ligipääs Libatse teelt 19209 (selle ääres asuvast reoveepumplast) Biopuhasti kinnistule.</p> <p>7. Üha tähtsamaks on saamas põllumaa säästlik ja otstarbekohane kasutamine ning võimalusel vältida asjatut põllumaade siilutamist. Seetõttu teeme ettepaneku jääda algse lahenduse juurde, kus Libatse liiklussõlme viadukt järgib olemasoleva Libatse-Langerma tee nr 19216 joont ning Nurga kinnistule juurdepääs lahendada JP-11 pikendusena või Libatse-Langerma teelt eraldi lühikese osana.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. KT-09 ja KT-07 on olemuselt juurdepääsuteed, kus V klassi maantee projekteerimine (katte laius 7 m) ei ole tänaste teadmiste juures ja perspektiivset liiklussagedust arvesse võttes põhjendatud. Nõustume, et nimetatud juurdepääsuteed tuleb kavandada mustkatttega, kuid katte laiuseks on mõistlik arvestada 5,0 m (ühise sõidurajaga kahesuunalise liiklusega tee), mis on ka järgneva lõigu kogujatee laius.</p> <p>2. Kuna teede omandi küsimused ei ole projekteerimistingimuste menetluse ese, siis lõpliku otsust selles küsimuses ei langetata. Transpordiamet koostöös Põhja-Pärnumaa Vallavalitsusega kaalub esitatud ettepanekut eelprojekti koostamise käigus.</p> <p>3. Transpordiamet kaalus ettepanekut ning otsustas kavandada põhiteega paralleelselt juurdepääsutee Paju kinnistust kuni kogujateeni KT-09, mille kaudu on tagatud kergliiklejate ligipääs Kodesmaa kergliiklustee tunnelisse. Antud lahenduse korral saab projekti mahust välja jätta esialgses eskiisis näidatud juurdepääsuteed JP-15, JP-17 ja JP-19. Avalikul arutelul tehti ettepanek Kodesmaa tunneli asukohta nihutada. Kaalusime esitatud ettepanekut ning otsustasime tunnelit nihutada ca 200 m põhja suunas. Selliselt jääb see põhjapoolseimasse võimalikku asukohta mis on väikeulukite liikumist arvestades aktsepteeritav. Ka bussipeatus nihutatakse samasse kohta.</p> <p>4. Eskiisil on tähistatud X-ga suletavad mahaõidud. Teed ei ole plaanis likvideerida ning tagatud on ligipääs hülsi mõlema otsa juurde. Segaduse vältimiseks korrigeerime eskiisi selliselt, et oleks selgelt arusaadav, et suletakse mahaõidud, mitte ei likvideerita teed.</p>

			<p>5. Arvestame esitatud ettepanekuga ning projekteerimine jalgratta- ja jalgte riigitee 20175 Valgu–Libatse tee ja Valgu tee 2//Korkmanni kinnistu põhjapoolse kinnistu piiri vahele.</p> <p>6. Arvestame ettepanekuga ning kavandame piirde katkestuse jalgratta- ja jalgte füüsilisele tõkkele Biopuhasti kinnistule ligipääsu tagamiseks.</p> <p>7. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut, kuid ei pea mõistlikuks lahendust kus Libatse liiklussõlme viadukt järgib olemasoleva tee nr 19216 Libatse–Langerma joont. Tee jätmisel olemasolevale trassile oleks vajalikud võõrandused tee põhjaküljel olevatest kinnistutest ja juurdepääs Nurga KÜ-le tuleks lahendada teisiti. Summaarne võõranduse vajadus põllumaast ei väheneks, küll aga oleks probleemne ehitusaegne liikluskorraldus.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Projekteerida kogujatee KT-07 ja KT-09 mustkattega. Mitte projekteerida kogujateed KT-07 ja KT-09 V klassi maanteena. Täpne tee laius selgub projekteerimise käigus.</p> <p>2. Arvestada ettepanekuga ning kaaluda projekteerimise käigus JJT-5 omandi küsimust.</p> <p>3. Arvestada ettepanekuga, projekteerida paralleelselt põhiteega Paju kinnistust kogujateeni KT-09 juurdepääsutee ning projekti mahust välja jätta esialgses eskiisis näidatud juurdepääsuteed JP-15, JP-17 ja JP-19.</p> <p>4. Arvestada ettepanekuga, korrigeerida eskiisi selliselt, et oleks arusaadavalt näidatud mahasõitude sulgemine (mitte tee likvideerimine).</p> <p>5. Arvestada ettepanekuga ning projekteerida jalgratta- ja jalgte riigitee 20175 Valgu–Libatse tee ja Valgu tee 2//Korkmanni kinnistu põhjapoolse kinnistu piiri vahele.</p> <p>6. Arvestada ettepanekuga, kavandada piirde katkestus jalgratta- ja jalgte füüsilisele tõkkele Biopuhasti kinnistule ligipääsu tagamiseks.</p> <p>7. Mitte arvestada ettepanekuga, Libatse liiklussõlme viadukti lahendust mitte muuta.</p>
3	<p>Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus</p> <p>4-8/2112</p>	<p>Esitame Põhja-Pärnumaa Vallavalitsuse poolsed täiendavad ettepanekud:</p> <p>1. Kõikide kogujateede ristmikel ja järskudel teekäänakutel paigaldada asfaltkate kogu ristmiku ja käänaku teekatte laiusel minimaalselt 20 meetri ulatuses.</p> <p>2. Kogujateedel on vajalik korrastada teetammid ja veerežiim ning tagada piisav kandevõime enne tolmuva kate rajamist. Peavad olema tagatud mahasõidud kinnistutele.</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada ettepanekuga ning tagada kogujateede ristmikel ja väikese raadiusega järskudes kurvides 20 m kummaski suunas tugevam kate (konstruktsioon), et oleks välistatud kate lõhkumine rasketehnika poolt.</p> <p>2. Arvestada ettepanekuga ning näha ette kogujateedel (perspektiivsed kohalikud teed) vajalikud tegevused kandevõime tagamiseks (teetammide, veerežiimi ning mahasõitude korrastamine)</p>

4	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus 5-6/71	<i>Sisu puudus, Transpordiameti poolt saadetud dokumendid olid MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse poolt allkirjastatud.</i>	<u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.
5	Elering AS 16.08.2022	<p>1. Riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu-Ikla km 78,8 - 99,0) ehitusalas ristub maanteega Elering AS-le kuuluv 110kV kõrgepinge õhuliin L188 Valgu – Vigala visangus M41 – M42. Õhuliini kaitsevööndi ulatus on 25m liini teljest mõlemale poole.</p> <p>2. Eleringi liinide asukohti saab vaadata: http://gis.elering.ee/</p> <p>3. Projekti koostamisel 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).</p> <p>4. Seoses planeeritava riigimaantee ümberehitamisega I klassi maanteeks tuleb olemasolevate 110kV õhuliinide ristumised nõutud vahekauguste (gabariitide) tagamiseks ümber ehitada maanteega ristumiste nõuetele vastavaks. Ristumiste projekteerimisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja Eleringi ettevõtte dokumendiseeria (700) projekteerimise erinõuetest. 700 seeria dokumentides toodud nõuded ja kord on projekteerimisel ja töö korraldamisel kohustuslik. Ülekandeliinide ehitusnõuetes käsitlemata tööde tegemise kord tuleb eraldi kokku leppida.</p> <p>5. Elektripaigaldise ümberehituseks tuleb kinnisasja/rajatise/kommunikatsioonide omanikul (Maanteeamet), Elering AS-ile, esitada elektripaigaldise ümberehituse taotlus vähemalt 36 kuud enne teehitustööde algust ristumiste väljaehitamiseks. Portaalis https://egle.ee/# saab esitada taotluse liini ümberehitamiseks ning korraldada kogu asjaajamise ja infovahetuse Eleringiga.</p> <p>6. Kinnisasja/rajatise/kommunikatsioonide omanik, kelle tegevusega kaasneb Elering AS-le kuuluvate elektripaigaldiste ümberehitamine/asukoha muutmine, tasub kõik taolise tegevusega seotud kulutused Elering AS-ile;</p> <p>7. Ümberehitusele eelnevalt tuleb ümberehituse taotlejal koostada ning esitada Eleringile kooskõlastamiseks tööprojekt ja tööohutusplaan. Tööprojekti koostamise nõuded tuleb enne tööprojekti koostamist taotleda Eleringilt. Elering annab omapoolse heakskiidu või motiveeritud vastuväited 30 päeva jooksul kogu dokumentatsiooni esitamisest. Elering esitab omapoolse heakskiidu või vastuväited kirjalikult.</p> <p>8. Täiendav informatsioon ümberehituse nõuete ning koostatava tööprojekti nõuete osas asub Eleringi kodulehel https://elering.ee/vorgu-umberehitus.</p> <p>9. Sõidutee ning parkla rajamisel ning rekonstrueerimisel arvestada, et tee ning parkla ristumisel 110 kV õhuliiniga peab olema tagatud 8,5 meetrine gabariit tee ning parkla pinna ja 110 kV õhuliini alumise juhtme vahel juhtme temperatuuril +80°C. Tööprojekti esitada õhuliini pikiprofiil visangutest, mis ristuvad planeeritavate või rekonstrueeritavate teede ja parklatega. Pikiprofiilil peab olema juhtme ripe arvutatud temperatuuril +80°C. Kaevetööd õhuliini masti mistahes lähimale elemendile lähemal kui 5m ei ole lubatud.</p> <p>10. Tagada tee peenra ja masti lähima elemendi vahekaugus vahemikuga masti kõrgus + 5 m.</p> <p>11. Parkla rajamine liinijuhtmete alla toimub omal vastutusel. Elering AS ei vastuta liinist tulenevate ohtude eest (nt. jäite kukkumine). Võimalusel kaaluda parkla rajamist selliselt, et juhtmete alla parkimiskohti ei jääks.</p> <p>12. Tagada 5 m puhasvahe parkla ja 110kV liini elemendist (mastist), takistada mastile pealesõidu võimalus äärekivi või pörkepiirdega.</p> <p>13. Pinnase kõrguste planeerimisel tuleb arvestada metallmastide läheduses mastide vundamentide kõrgustega, ehk vundamendi betoonosa peab olema 0,3 m ulatuses maast väljas.</p>	<u>Otsus:</u> Arvestada esitatud infoga ning projekteerimise käigus üldjuhul arvestada ettepanekutega. Vajadusel teha koostööd Elering AS-iga.
6	AS Connecto Eesti (ELASA)	Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 78,8-99,0 asuva Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigule jääb osaliselt Eesi Lairiba Arenduse Sihtasutuse (ELA SA) sidevõrgu objekt ELA102.	<u>Otsus:</u> 1. Lugeda, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.

	26.07.2022 e-kiri	Projekteerimisel taotleda ELA SA halduselt (AS Connecto Eesti) projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see ELA SA haldusega. Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (ELA SA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 78,8-99,0 asuva Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigu I klassi maantee projekteerimistingimuste eelnõu.	2. Projekteerimisel taotleda ELA SA halduselt (AS Connecto Eesti) projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see ELA SA haldusega
7	RMK 3-1.1/2022/4064	/.../ RMK on tutvunud esitatud materjalidega. Eeldame, et kõik kavandatud kogujateed ehitatakse välja ja vana-maantee lõike rohkem ei suleta. RMK üldine tingimus projektidele on, et kõigile RMK maaüksustele millele olemasolev juurdepääs ei säili, peab olema projekteeritud ja tagatud uus nõuetekohane juurdepääs. Konkreetsel juhul, RMK maaüksusele Märjamaa metskond 67 (88402:002:0500) juurdepääsu tagamiseks tuleb välja ehitada ka perspektiivne koguja tee KT-11 ja sellele nõuetekohane ristmik (pöörderaadiusega 15 meetrit) Riigimetsa teega (8840159). Kõikjal peab olema tagatud pikki ja risti suunaline pinnavete liikumine, tekkida ei tohi alasid kuhu pinnavesi koguneb.	<u>Põhjendus:</u> Eskis on näidatud perspektiivne kohalik tee KT-11 (kogujatee), mida käesoleva projekti raames välja ei ehitata. Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.6. projekteeritakse kõrval- ja kogujateedelt mahasõidud majapidamistele ja kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega. Kuna Märjamaa metskond 67 kinnistu tänane juurdepääs põhimaanteelt kaob, siis lahendatakse riigitee projektis uus juurdepääs läbi koguja- ja kohalike teede. Vastavalt 19.10.2022 kokkulepitule projekteeritakse Märjamaa metskond 67 kinnistu põhimaantee äärde vähemalt 4,0 m lai ja kruuskattega 4. järgu metsatee nõuetele vastav tee ning see ühendatakse 20177 Jädivere–Kivi-Vigala teega. <u>Otsus:</u> Arvestada ettepanekuga osaliselt. Perspektiivset kogujateed KT-11 käesoleva projekti mahus mitte projekteerida. Projekteerida põhitee äärde Märjamaa metskond 67 kinnistule vähemalt 4,0 m laiune kruuskattega ning 4.järgu metsatee nõuetele vastav juurdepääsutee.
8	Märjamaa Vallavalitsus 9-3.3/2787-3	1. Antud piirkond teenindavad Päärdu ristes olevad kiirliinide peatused, mis mööda kattega teid sõites on Kivi-Vigala külast 10 km kaugusel (praeguse teedevõrgu järgi). Kasutades statistikaameti kaardirakendust on leitav kavandatavate Jädivere liiklussõlme ja Päärdu riste 3,5 km raadiusega puhvetsoonis elanike arv, mis on vastavalt 310 ja 90. Jädivere liiklussõlm jääb Kivi-Vigala külast ca 3 km kaugusele, mis tänapäevaste kergliiklusvahenditega (elektritõukeratas, tasakaaluliikur) on jõukohane vahemaa bussi peale minemiseks. Päärdu riste on küll omakorda 7,4 km kaugusel Velise külast, kuid antud vahemaa on kergliiklusvahendiga läbimiseks aeganõudev ning võib eeldada, et kiirliinide teenuse kasutamiseks läbitakse vahemaa autoga, mis omakorda võimaldab hõlpsasti Päärdu riste asemel Jädivere liiklussõlme sõita. Märjamaa vallal on kavas Kivi-Vigala küla ja Jädivere liiklussõlme kergteed ühendada. Seoses eel nimetatuga näha ette kiirliinide bussipeatused Jädivere liiklussõlmes ning kavandada sellega kaasnev taristu nagu parkimiskohad, jalgrattaparkla jne. 2. Märjamaa Vallavalitsus teeb ettepaneku projekteeritavalt lõigult freesitud asfaltbetooniga katta riigimaantee lõigud, mida läbivad kahe kooli koolibussid. Kruusakattega teelõigud on halvasti läbitavad ja muutlikud ilmaolud (suured sajuperioodid) muudavad bussiliikluse aeganõudvaks ja ohtlikuks. Peale ajakulu suurendab see ka tehnika hoolduskulusid. Koolibussid kasutavad järgmisi kruuskattega riigimaanteid: 20177 Jädivere – Kivi-Vigala; 20180 Päärdu – Tõnumaa, 20169 Sääla tee, 16196 Kirbla – Rumba – Vana-Vigala, 20179 Manni – Kivi-Vigala, 20181 Kivi-Vigala-Avaste-Vana-Vigala, 20190 Hirvepargi Tiduvere. Kaardipilt lisatud kirjale.	<u>Põhjendus:</u> 1. Vigala Osavallakogu 22.09.2022 protokoll nr 12 otsuse nr 6 kohaselt toetab Osavallakogu varianti, kus Jädiveresse tuleb kiirliinide peatus ja Venesse jääb kohalike liinide peatus. Antud ettepanekut toetab ka MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus (MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse e-kiri 28.09.2022). Vene bussipeatus tuua kogujatee äärde ning näha see ette kohalike liinide peatusena 2. Hetkel pole tehtud veel katendi arvutusi ja ei ole teada ülejääva freespuru mahtu ning seetõttu ei ole võimalik sellekohaseid kokkuleppeid tingimustena sätestada. Juhul, kui freesipuru jääb palju üle ja seda ei kasutata ehituseks, siis kuulub see Transpordiametile. Kruusateede katte ehituse osas saame lähtuda üle-eestilisest pingerivist ning kui mõni katte ehituse objekt jääb samasse ajajärku suure objekti ehitusega, siis on võimalus freespuru seal kasutada. <u>Otsus:</u> 1. Arvestada ettepanekuga. Projekteerida Jädivere sõlme kiirliinide bussipeatus koos kaasneva taristuga. Vene bussipeatus tuua kogujatee äärde ning näha see ette kohalike liinide peatusena.

			2. Kaaluda esitatud ettepanekut järgnevates projekti staadiumites kui on selgunud täpsemad materjali mahud.
10	MTÜ Pärnumaa Ühistranspordikeskus	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.</p>
11	Pärnumaa Arenduskeskus SA	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.</p>
12	Raplamaa Arenduskeskus SA	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.</p>
13	Telia Eesti AS	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.</p>
14	Elektrilevi OÜ	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.</p>

2.2. Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Tõrvaaugu 88402:002:0169 Tõrvaaugu 88402:002:0170 28.07.2022 e-kiri	/.../ Tõrvaaugu kinnistud jäävad sinna trassi alla. nr(88402:002:0169 ja 88402:002:0170) . Kas neid kinnistuid vahetatakse sama väärsete kinnistute vastu ? või kuidas toimitakse?	Põhjendus: Vastatud 08.08.2022 e-kirjas ja selgitatud, et maade võõrandamine toimub vastavalt maade omandamise protseduurile (lisa 2), kus on kirjeldatud muuhulgas ka tasu arvutamise põhimõtted. Täiendavat seisukohta projekteerimistingimuste eelnõu osas ei laekunud, mistõttu eeldatakse, et vastuväited puuduvad. Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.
2	Uuepikani 88402:001:0304 Annuse 88402:001:0314 Uuepikani 88402:001:0310 Uuepikani 88402:001:0308 27.07.2022 e-kiri	Antud teelõigu äärde jäävad meile kuuluvad metsakinnistud; Uuepikani 88402:001:0304, Annuse 88402:001:0314, Uuepikani 88402:001:0310, Uuepikani 88402:001:0308. Palun projekteerimise ja chituse käigus taga nendele kinnistutele ligipääs kogumisteedelt ja läbi loomaaedade väravate.	Põhjendus: Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.6. projekteeritakse kõrval- ja kogujateedelt mahasõidud majapidamistele ja kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega. Täiendavaid mahasõite käesoleva projektiga ei kavandata. Uuepikani 88402:001:0304, Annuse 88402:001:0314, Uuepikani 88402:001:0308 kinnistutel puuduvad olemasolevad mahasõidud. Käesolevas projektis on vahetult uue põhimaantee äärde kavandatud hooldusalad, mille kaudu on võimalik juurde pääseda ka Uuepikani 88402:001:0304, Annuse 88402:001:0314, Uuepikani 88402:001:0308 ja Uuepikani 88402:001:0310 kinnistutele. Kinnistutele juurdepääsuks kavandatakse ka loomatarade väravad. Otsus: Arvestada ettepanekuga osaliselt, Uuepikani 88402:001:0304, Annuse 88402:001:0314, Uuepikani 88402:001:0310, Uuepikani 88402:001:0308 kinnistutele tagada ligipääs hooldusalade (mitte kogujateede) kaudu ning näha ette loomatarade väravad.
3	Sihi 88402:001:0437 26.07.2022 e-kiri	Vaatasin eelprojekti üle, küsimus on Konuvere ja Päärdu vahelise kergliiklustee ehituses. Hetkel seal kirjas ,et see on perspektiivne (kuidas seda tõlgendada ?). See kergliiklustee on hädavajalik kahe küla kogukonna jaoks.	Põhjendus: Eskiisil on näidatud Konuvere ja Päärdu vahelised perspektiivsed kohaliku omavalitsuse kergliiklusteed, mida antud projektiga välja ei ehitata. Vastavalt Raplamaa maakonnaplaneeringu kergliiklusteede ja jalgrattamarsruutide teemaplaneeringule on peale kantud II prioriteetsusklassi kergliiklustee Konuvere ja Päärdu külade vahel. Transpordiameti poolt kavandatavate kergliiklusteede rajamise aluseks on kergliikluse prognoos ning vastavad juhendid ning normid. Kergliikluse prognoosi tulemusi arvesse võttes ei ole eraldi kergliiklustee rajamine selles lõigus vajalik. Otsus: Mitte arvestada ettepanekuga. Kergliiklusteed Konuvere ja Päärdu vahele antud projekti raames mitte projekteerida.

4	<p>Venematsi-Uuetoa 88402:001:0321</p> <p>Venematsi-Uuetoa 88402:001:0322</p> <p>15.08.2022 e-kiri</p>	<p>Olen tutvunud saadetud materjaliga. Olen seotud teemaga viimased kaksteist aastat, mil on tutvustatud erinevaid lahendusi Tallinn–Pärnu-Ikla maantee ehituseks. Koostöö projekteeijate, kavandajatega on olnud konstruktiivne ja meeldiv. Mõistame vajadust uue tee laiema ja ohutuma tee ehituseks mis tõstab meie kõigi turvalisust. Hea meel on tõdeda, et eelnevalt on kohalike elanike ettepanekutega suuresti arvestatud. Nüüd saadetud dokument on taas uus lahendus (enne 2+1, nüüd 2+2).</p> <p>Muret teeb planeeritav kogujatee Päärdu külas, mis ringristmikult viib välja praegusele Velise tee. Kogujatee läbib kolme kinnistut- Venematsiuuetoa, Sillaotsa ja Aasa hoonete lähiterritooriumi. Meie ettepanek on nihutada kogujatee majadest pisut eemale(küla poole),et ta läheks Aasa talu hoonete tagant, mitte Aasa ja Sillaotsa hoonete vahelt nagu praegu planeeritud. See viiks ka tee Venematsiuuetoa hoonetest pisut eemale ning see ei tohiks tuua endaga kaasa suuri muudatusi juba alustatud projektis.</p>	<p>Põhjendus: Käesoleva projekti koostamise aluseks on Via Baltica teemaplaneering ning sellega määratud koridor, mille sees on võimalik kogujateede, sõlmede jne lahendusi täpsustada. Kogujatee KT-02 asukohta valikul arvestati juba varasemas teemaplaneeringus määratud kogujatee asukohta. Eskiisi koostamise käigus jõuti järeldusele, et seoses Päärdu I liiklussõlme ärajätmisega on mõistlik näha ette kogujatee KT-02 pikendamine kohaliku Kilgi teeni. Antud lahenduse kohaselt on Velise jõest põhjapoole jääv kogujatee lõik paigutatud vahetult elektriliini kaitsevööndi kõrvale selliselt, et oleks tagatud optimaalne maakasutus st tee ja elektriliini kaitsevööndid osaliselt kattuvad. Lisaks on kogujatee püütud paigutada võimalikult keskele Sillaotsa ja Aasa hoonete suhtes. Kaalusime esitatud ettepanekut ning nihutasime kogujateed KT-02 Venematsi-Uuetoa hoonetest veidi eemale. Lisaks vaadati üle JP-02 asukoht ning otsustati see kavandada olemasoleva kohaliku 8840001 Kilgi tee asukohta, mille kaudu tagatakse juurdepääs ka Venematsi (88402:001:0271) kinnistule. Antud muudatuse on heaks kiitnud Venematsi-Uuetoa kinnistu omanik 29.09.2022 e-kirjaga ning Venematsi kinnistu omanik 29.09.2022 telefoni teel.</p> <p>Kogujatee nihutamine veelgi rohkem ida poole (Aasa kinnistu hoonete tagant mõistlikule kaugusele) ei ole meie hinnangul võimalik, sest sellisel juhul jääb see väljapoole Via Baltica teemaplaneeringu koridori.</p> <p>Otsus: Mitte arvestada ettepanekuga. Kogujateed mitte nihutada lääne poole (Aasa talu hoonete tagant).</p>
5	<p>Haagi 88402:002:0194</p> <p>23.08.2022 e-kiri</p>	<p>Osaühing Ektarin (registrikood 10098603) on kinnistu 88402:002:0194 omanik. Meie firma tegeleb toitlustamisega. Antud kinnistu on omandatud sooviga rajada tulevikus sinna söögikoht. Meie sooviks oleks, et käesolev projekt võimalusel sellega arvestaks. Kinnistu kaugus Jädivere liiklussõlmest on ca 650m, mis on aktsepteeritav. Meie arusaamise järgi teeprojektiga mingeid ehituspiiranguid meie kinnistule ei lisandu. Juhul kui mingid piirangud rakenduvad, palun sellest teavitada. Samuti suhtume positiivselt sellesse, kui kinnistu jääb maanteelt maksimaalselt nähtavaks. See tähendab, et müratõke pole vajalik.</p>	<p>Põhjendus: Eskiisiga on lahendatud Haagi kinnistu juurdepääs olemasoleva tee (perspektiivse kogujatee) kaudu. Nimetatud kogujatee teekaitsevööndit ei ole kavas laiendada, mistõttu Haagi kinnistul täiendavaid kitsendusi ei teki.</p> <p>Müraleevendusmeetmete vajadus selgub mürauuringus, kuid sellest olenemata arvestame esitatud ettepanekuga ning ei kavanda müratõkkeseina Haagi kinnistu osas. Ehitisregistri andmete kohaselt asub kinnistul üks eluhoone. Juhul, kui mürauuring selgitab välja, et antud kohas on müraleevendusmeetmed vajalikud, siis tuleb müratõkkeseinast loobumise korral sõlmida kirjalik kokkulepe (vältimaks olukorda, kus eluhoone järgmised omanikud hakkavad müratõket nõudma).</p> <p>Otsus: Arvestada ettepanekuga, mitte projekteerida müratõkkeseina Haagi kinnistule.</p>
6	<p>Paju 63801:001:0321</p> <p>24.08.2022 e-kiri</p>	<p>Mõistame tee laienduse vajalikkust, kuid meie hinnangul ei ole praeguse eskiisiga tutvudes tagatud parim ligipääs Paju kinnistule. Teie ettepanek on kasutada ära Kodesmaa põlluvahe teid ja tekitada nii kogujatee. Autoga ligipääsuks see toimiks, kuid bussipeatusesse kõndimise tee pikeneb tunduvalt ning pimedal sügisõhtul ei ole meeldiv (turvaline) kõndida mööda üksildasi metsavahe teid. Me ei ole eksperdid, kuid kas läbi metsa ühele perele ligipääsu tagamine on odavam, kui see tee kulgeks paralleelselt põhimaanteeaga? Meie soov on, et kogujatee tuleks põhimaantee kõrvale.</p>	<p>Põhjendus: Transpordiamet kaalus ettepanekut ning otsustas kavandada põhiteega paralleelselt juurdepääsutee Paju kinnistust kuni kogujateeni KT-09, mille kaudu on tagatud ka kergliiklejate ligipääs Kodesmaa kergliiklustee tunnelisse. Antud lahenduse korral saab projekti mahust välja jätta esialgses eskiisis näidatud juurdepääsuteed JP-15, JP-17 ja JP-19.</p>

			<p>Otsus: Arvestada ettepanekuga, projekteerida paralleelselt põhiteega juurdepääsutee Paju kinnistust kogujateeni KT-09. Projekti mahust välja jätta esialgses eskiisis näidatud juurdepääsuteed JP-15, JP-17 ja JP-19.</p>
7	<p>Soone 18802:001:0868 24.08.2022 e-kiri</p>	<p>Soovime Soone katastriüksuse 18802:001:0868 piires täiendavalt projekteerida: 1) Truubid kuivenduskraavidele. Uus projekteeritav riigitee (4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 78,8-99,0 Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõik) lõikab suures osas täna toimivaid kraave Soone katastriüksusel, siis kardame, et uue tee ehitusel ei arvesta meie maa eripäraga (liigniiske pinnas) ning meie põllumaa ujutatakse üle. Seetõttu teeme ettepaneku, et oleks tagatud truubid kuivenduskraavidele; rõhutame vajadust toimiva maaparandussüsteemi (drenaažkuivendus) kahjustuste vältimiseks ehitustööde käigus (projekteerimistingimuste p. 5.7 nõuete täitmine). 2) Traktoriliikluse juurepääsu mööda kõrval- ja kogujadeed Järvesoo tee. Teeme ettepaneku, et tagataks juurdepääs Järvesoo tee ja nimetatud teelt ületustruubi kaudu Soone katastriüksusel asuvasse metsa. Seoses uue põhimaantee ehitusega lõigatakse ning likvideeritakse otsene põhi traktoriliikluse juurdepääs metsa. (projekteerimistingimuste p. 5.2 nõuete täitmine). 3) Müratõke katastriüksuse õueala kaitseks. (projekteerimistingimuste 5.11 nõuete täitmine).</p>	<p>Põhjendus: 1. Arvestame esitatud infoga, vastavalt projekteerimistingimuste eelnõu punktile 5.7.2 tuleb tagada vete piki- ja põiksuunaline äravool teemaalt. Vajadusel projekteerida pinnavete ärajuhtimissüsteemide ehitamine, ümberehitamine ja puhastamine (sh vajadusel kraavide eelvoolud, mis asuvad teega piirnevatel katastriüksustel). 2. Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.4 tuleb näha ette põhimaantee samatasandiliste ristumiskohtade likvideerimine ja nende ühendamise kogujateede kaudu. Juurdepääs Soone metsakinnistule (mis tekib pärast kinnistu jagamist) on kavandatud kogujateede ning Järvesoo tee kaudu. Arvestame esitatud ettepanekuga ning projekteerime Soone metsakinnistule mahasõidu (vajadusel truubiga) vastavalt maaomaniku poolt 6.10.2022 saadetud skeemile. 3. KMH käigus viiakse vastavalt projekti lahendusele nii olemasolevas kui perspektiivses olukorras läbi müratasemete modelleerimine, mille tulemusi kajastatakse KMH aruandes. Müratõkeseid ületavate olukordade leevendamiseks rajatakse tee-ehituse käigus müratõkkeseinad või -vallid.</p> <p>Otsus: Arvestada ettepanekutega: 1. Projekteerimisel arvestada kuivenduskraavidega ning tagada nende toimimine, vajadusel näha ette nende ümberehitamine. 2. Projekteerida juurdepääs Soone metsakinnistule (mis tekib pärast kinnistu jagamist) Järvesoo teelt ning vajadusel näha ette truup. 3. Vastavalt mürauuringu tulemustele näha vajadusel ette müratõkkeseinad või -vallid.</p>
8	<p>Rebase 88402:001:0320 24.08.2022 e-kiri</p>	<p>Seoses Pärnu maantee laiendusega, et oleks tagatud juurdepääs Rebase kinnistule (nr 1686837) Metsa juurdepääsu pinnasteel oleks truubid, mitte nõvad, liigvee äravooluks.</p>	<p>Põhjendus: Vastavalt projekteerimistingimuste eelnõu punktile 5.7.2 tuleb tagada vete piki- ja põiksuunaline äravool teemaalt. Vajadusel projekteerida pinnavete ärajuhtimissüsteemide ehitamine, ümberehitamine ja puhastamine. Juhul, kui projekteerimise käigus selgub, et hooldusteede äärde on vajalik lahendada pinnavete ärajuhtimine, siis näha ette juurdepääsuks vajalik mahasõidu truup. Täpne lahendus selgub projekteerimise käigus.</p> <p>Otsus: Arvestada ettepanekuga. Rebase kinnistu juurdepääs kavandada hooldusala kaudu. Vajadusel kavandada mahasõidu truup.</p>
9	<p>Nuki 88402:001:1130</p>	<p>Esitan kinnistu Nuki (88402:001:1130), Päärdu küla, 82-83 km ettepanekud ja tähelepanekud riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 78,8-99,0 asuva Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigu I klassi maantee projekteerimistingimuste kohta.</p>	<p>Põhjendus: 1. Projekteerimise käigus kaaluda esitatud ettepanekut ning võimalusel nihutada teed Nuki kinnistust eemale (ida poole).</p>

	28.08.2022 e-kiri	<p>1. Kuna kinnistu asub juba praegu vahetult tee ääres (lähemal kui 50 m), siis meie peamine ettepanek ja soov on, et uue maantee ehitusel ei ehitataks teed enam majale lähemale ning võimalusel laiendataks teed teisele poole (Velise suunal). Kuna tee asub kahe kinnistu Nuki ja Sirina vahel, siis palume, et uue I klassi mnt ehitusel võetaks arvesse ka kinnistute seisukorda, meie pere sh 2 alla 10 aastast last elab kinnistul alaliselt (maja renoveerimine on pooleli), Sirina kinnistul asuv maja on olnud tühi viimased 12 aastat ning on väga kehvast olukorras (põhimõtteliselt kokku kukkumas), hoov on võsastunud (kevadest kukkus murdunud puu elektriliinile) ning elumaja asub praegusest teest kaugemal kui meie maja. Kui Sirina kinnistul asuva hoone säilimine on siiski prioriteet, siis võiks olukorra lahendada ka selliselt, et uus tee paikneks praegustest elumajadest võrdsel kaugusel. Lisaks märgin, et Päärdu küla püsielanikud elavad praegusest teest just Vigala pool ning ei ole samuti huvitatud, et teemüra nende kruntidele lähemale tuleks (müra peame ju juba praegu taluma).</p> <p>Seoses Sirina kinnistuga juhin tähelepanu sellele, et Sirina kinnistul sh vahetult praeguse maantee ääres kasvab võõrliik nn pargitatar, millega tuleb kindlasti tee ehitusel arvestada.</p> <p>2. Konkreetselt tee ehitusaegsete mõjudega palume, et võetaks arvesse elanike privaatsust ja kasutataks näiteks ajutist müraseina. Kuna meie krunt ja maja asub ikkagi täiesti maantee ääres, siis ehitusaegsed liikluspiirangud ja müra mõjutavad meie igapäevaelu tugevalt. Näiteks on meie privaatsus häiritud, kui aeglasel liiklusvoolus liiklejad meile hoovi vaatavad (90 km tunnikirgusega ei jõua keegi suurt midagi märgata, aeglasel liiklusvoolus aga küll). Samuti tekitab ehitus tolmu, müra ja vibratsiooni. Siinkohal räägin reaalsest kogemusest. Näiteks on viimase nädalal toimunud Velise-Manni ristmikul remont ja müra on tavapärasest suurem ning privaatsus häiritud.</p> <p>3. Kuna praegune Velise-Manni ristmik suletakse, siis palun selgitust, kuidas lahendatakse ligipääs Nuki kinnistule. Hetkel keerame ristmikult lihtsalt hoovi, kuid kui ristmik suletakse, siis kui kaugelt meie hoovist ja praegusest teest? Kui laiaks jääb ligipääsutee? Kas praegune riste poolitatakse ka kraaviga? Kas prügiauto mahub edaspidi kinnistu teeotsas ümber keerama? Kuidas pääseb kinnistuni lumesahk? Mõistan, et see on seotud sellega kui kaugemale tuleb praegusest ristmikust uus tee, aga varasemates planeeringutes ei ole sellistele detailidele tähelepanu pööratud. Märgin, et Nuki kinnistu probleem on ka selles, et ümberkaudsed kraavid ei toimi. Ilmselt ei toimi ka praegune E67 maanteekraav, kuna kevad-talvel on kinnistul märkimisväärne liigvesi, kuid kraavis pea-aegu vett ei ole. Seega uue tee ehitamisel palume kindlasti arvestada, et kinnistu olukord ligipääsu ja liigvee osas ei halveneks.</p> <p>4. Kuna uus maantee ja sellega seoses muutuv liikluskorraldus muudab ka meie harjumusi sh tee ületamist bussile minekuks, jalutamiseks, ligipääsu jõe ja metsale ning külaelanike varasemaid ettepanekuid Velise-Manni ristmikule jalakäijate tunneli või silla rajamise kohta ei arvestatud, teen ettepaneku, et kohalikele elanikele rajataks võimalus ületada teed Päärdu silla alt sellisel kujul, et läbi saaks ka lapsevankri, jalgrattaga. Selgitan, et praegu on võimalik teed ületada igal hetkel (kuigi lapsevankri või ratastooliga silla ületamine on takistatud, kuna rajatud piirded takistavad liikumist). Märgin, et sarnase ettepaneku tegin ka 2019.a aprillikuus 2+1 projekti kohta.</p> <p>Seoses Päärdu sillaga palun ka arvestada, et vana silla lammutamisel tekkivaid või ajutiste ehitiste jäätmeid enam jõkke ei jäetaks. Hetkel on jões silla all eelmiste remontide jäätmed (armatuurid ulatuvad veest välja). Märgin, et jõe osa, mis edaspidi jääb kahe silla vahele kasutatakse suvisel perioodil nii supluskohana kui ka kalapüügiks.</p>	<p>2. Projekteerimise käigus selgitada välja, vajadusel arvestada (sh keskkonnamõju hindamisel) Sirina kinnistul asuva võõrliigi olemasoluga ning näha ette meetmed.</p> <p>3. Keskkonnamõju hindamise käigus käsitletakse ka ehitusaegseid häiringuid ning vajadusel näha ette leevendusmeetmed müra, vibratsiooni, saaste jms leevendamiseks.</p> <p>4. Nuki kinnistu juurdepääs riigiteelt 4 Tallinn–Pärnu–Ikla suletakse ning ligipääs tagatakse läbi liiklussõlmede ning kogujatee KT-05 ja 20178 Päärdu-Leibre tee. Nuki kinnistule pääsemiseks tuleb sõita Päärdu liiklussõlme, mis on ca 600 m Pärnu suunas ning sealt edasi ca 400 m kogujatee kaudu 20178 Päärdu-Leibre teeni, millest Nuki kinnistuni on ca 500 m. Autoga liikudes pikeneb teekond ca 1,5 km. See teekond on ligipääsetav ka teenindavale transpordile, vajadusel näha ette ümberpööramise kohad.</p> <p>Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.7.2 tuleb tagada vete piki- ja põiksuunaline äravool teemaalt. Vajadusel projekteerida pinnavete ärajuhtimissüsteemide ehitamine, ümberehitamine ja puhastamine (sh vajadusel kraavide eelvoolud, mis asuvad teega piirnevatel katastriüksustel). Arvestame esitatud infoga projekteerimisel.</p> <p>5. Arvestame esitatud ettepanekuga ning lahendame Päärdu külas kergliiklejatele (sh lapsevankri, rattaga jne) ohutu liikumise võimaluse.</p> <p>6. Kõik lammutamisest tekkivad jäägid tuleb ära vedada ning utiliseerida vastavalt nõuetele.</p> <p>Otsus: Arvestada ettepanekutega:</p> <p>1. Projekteerimise käigus kaaluda põhitee telje nihutamist Nuki kinnistut eemale (ida poole).</p> <p>2. Projekteerimise käigus ja keskkonnamõju hindamisel selgitada välja ja vajadusel arvestada Sirina kinnistul asuva võõrliigi olemasoluga.</p> <p>3. Keskkonnamõju hindamise käigus hinnata ehitusaegset mõju Nuki kinnistule ning vajadusel näha ette leevendusmeetmed.</p> <p>4. Esitatud info võtta arvesse projekteerimisel ning vajadusel lahendada liigveest tulenevad probleemid.</p> <p>5. Lahendada Päärdu külas kergliiklejatele põhimaanteest ohutu üle- või altpääs.</p>
10	<p>Sirina 88401:001:0383</p> <p>Aarde 88402:001:1100</p> <p>1.09.2022 e-kiri</p>	<p>Teadaolevalt anti arvamuste avaldamiseks täiendav tähtaeg 1. sept. Allpool leiate minu arvamuse.</p> <p>Tähelepanekud:</p> <p>1. Projekt on paberil (internetis seletuskirja ei avalikustatud koos eelnõuga) lennukas ja kena.</p> <p>2. Probleemiks on ilmselt:</p> <p>* väga suur kulukus seoses kogujateede, sildade ja viaduktide ehitamisega</p> <p>* tegeliku sideme kadumine ajalooliste keskuste Velisemõisa ja Päärdu mõisa teljel</p> <p>Ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule:</p>	<p>Põhjendus: Kuna kirjas toodud tähelepanekud nr 1 ja 2 ei sisalda ettepanekuid, siis nende osas põhjendusi ei lisata ja otsust ei tehta. Märgin, et tegemist on riikliku teehoiukava (kinnitatud Vabariigi Valitsuse poolt 10.12.2020) kohaselt indikatiivse objektiga ning rahalised vahendid selle realiseerimiseks peab kavandama Vabariigi Valitsus. Teekoridor ja üldised põhimõtted on paika pandud Rapla maakonnaplaneeringut täpsustavas teemaplaneeringus „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0 – 92,0“ koos</p>

	<p>1. Kogujateed võiks nihutada selliselt, et see lõikaks Aarde kinnistu asemel katastrit 88402:001:0770 (Velise metskond 32), mis kuulub riigile.</p> <p>2. Sirina kinnistuni viiv tee peab olema kogu ulatuses (kuni likvideeritava ristmikuni) hooldatud aastaringselt (sarnaselt praegusele olukorrale) omavalitsuse või riigi poolt.</p> <p>3. Kui kogujateele on ettenähtud valgustus, siis samasugune valgustus peab olema ka Sirina kinnistuni viival teel (kuni likvideeritava ristmikuni).</p> <p>4. Elektrivõrgud ja alajaamad tuleb planeerida selliselt, et Sirina kinnistul on võimalik ilma takistusteta liituda elektrivõrguga ainult ampritasu alusel (alajaam ei tohi olla kaugemal kui 400m).</p> <p>5. Elektrivõrgud ja alajaamad tuleb planeerida selliselt, et Aarde kinnistul on võimalik ilma takistusteta liituda elektrivõrguga ja seda ainult ampritasu alusel (alajaam ei tohi olla kinnistust kaugemal kui 400m).</p> <p>6. Sirina kinnistu ja riigitee vahele paigutada nõuetekohased müratõkked.</p> <p>7. Planeerida ohutu tee jalakäijate liikumiseks Sirina/Aarde kinnistu ja kogujatee ristmikult viaduktile ja sealt üle (Päärdu II liiklussõlm).</p> <p>Kui mõni ettepanek jäi ebaselgeks, siis palun täpsustust küsida. Vastan meeleldi.</p> <p>Muud küsimused:</p> <p>1. Palun saata toimiv pilvelink, kus saab ka digitaalsel kujul alla laadida ka seletuskirja.</p> <p>2. Palun saata viide kõige hiljutisemale dokumendile, otsusele, õigusaktile vms, kust nähtuks projekti eelarve ning kuidas ja millistest vahenditest antud projekti rahastatakse.</p> <p>Lõpetuseks:</p> <p>Kui 2024. a on selge, et projekt ei realiseeru planeeritud 2028. aastaks, siis on vajalik projekti 81-84 km vaheline osa uuesti mõtestada ja projekteerida arvestades asjaolude muutuseid.</p>	<p>keskkonnamõju strateegilise hindamisega (kehtestatud Rapla maavanema 23.05.2016 korraldusega nr 1-1/16/348) ning Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“ (edaspidi teemaplaneering) koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega (kehtestatud Pärnu maavanema 1.10.2012 korraldusega nr 529).</p> <p>1. Kaalusime esitatud ettepanekut (kogujateed nihutada Velise metskond 32 kinnistule), kuid ei pea seda mõistlikuks. Antud nihutus tooks kaasa kogujatee nihutuse ka põhjapoolisel lõigul ning see loob täiendavaid kitsendusi sealsetele kinnistutele. Lisaks tooks nihutus kaasa mitmeid ristumisi maaparandussüsteemi eesvoolu ja põikkraavidega, mis teeb lahenduse oluliselt kallimaks. Võrreldes teemaplaneeringu lahendusega on projekteeritud lahendus Aarde kinnistu osas oluliselt vähem maad hõivav.</p> <p>2. Projekteerimistingimuste andmisel pannakse paika lahendus mida projekteeritakse, teede omandi küsimused ei ole menetluse esemeks. Sellest olenemata arutas Transpordiamet nimetatud küsimust Märjamaa valla esindajatega ning ühiselt jõuti järeldusele, et kuna sellel lõigul puuduvad avaliku tee tunnused tulevikus, siis on tegemist erateega. Märjamaa valla esindajad kinnitasid, et kui kinnistutel on aktiivne kasutus (püsivad elanikud) siis kohalik omavalitsus tagab antud lõigul talihoolde korraldamise.</p> <p>3. Valgustus projekteeritakse vastavalt juhisele „Riigimaanteede valgustamise juhis“. Täpne valgustuse lahendus selgub eelprojekti koostamise käigus. Sirina kinnistuni viiv tee saab olema eratee, mistõttu antud kohas valgustuse rajamine ei ole põhjendatud.</p> <p>4. Arvestame ettepanekuga projekteerimise käigus ja tehnovõrkude ümbertõstmisel.</p> <p>5. Arvestame ettepanekuga projekteerimise käigus ja tehnovõrkude ümbertõstmisel.</p> <p>6. Keskkonnamõju hindamise (KMH) käigus viiakse vastavalt projekti lahendusele nii olemasolevas kui perspektiivses olukorras läbi müratasemete modelleerimine, mille tulemusi kajastatakse KMH aruandes. Müra normtasemeid ületavate olukordade leevendamiseks rajatakse tee-ehituse käigus müratõkkeseinad või -vallid.</p> <p>7. Käesoleva projekti raames rajatavad jalgratta- ja jalgteed on näidatud eskiisil kollasega (Päärdu II sõlmest kuni 20178 Päärdu-Leibre teeni) ning roheline katkendjoonega Raplamaa maakonnaplaneeringu kergliiklusteede ja jalgrattamarsruutide teemaplaneeringuga ette nähtud II prioriteetsusklassi kergliiklusteed, mida antud projekti raames ei rajata. Transpordiameti poolt kavandatavate kergliiklusteede rajamise aluseks on kergliikluse prognoos ning vastavad juhendid ning normid. Kergliikluse prognoosi tulemusi arvesse võttes ei ole eraldi kergliiklustee rajamine selles lõigus vajalik ning jalakäijad saavad liikumiseks kasutada kogujateed.</p> <p>Vastused muudele küsimustele:</p>
--	---	---

			<p>1. Kahjuks selgus, et projekteerimistingimuste eelnõu punktis 5.1.2 viidatud pilvelink (https://pilv.mkm.ee/s/fwzlxIT9Yu0ZAlw) oli mõned päevad menetluse ajal maas, mistõttu ei olnud võimalik joonistele ligi pääseda. Tegemist oli tehnilise tõrkega, mis lahenes ning viidatud lingi kaudu on võimalik materjalidele ligi pääseda. Tõrkest tulenevalt pikendas Transpordiamet ka vastamise tähtaega ühe nädala võrra.</p> <p>2. Kuna tegemist on indikatiivse teehoiukava objektiga, siis konkreetset rahastust ei ole veel paika pandud, sest see sõltub rahastusfondide perioodidest. Küll on teada, et põhimaantee ehitamine I klassi maanteedeks võiks toimuda ÜF rahastusega. Antud eelprojekti peamine eesmärk on teemaplaneeringu täpsustamine ning optimaalse lahenduse sh maksumuse väljaselgitamine. Peale seda saab Vabariigi Valitsus teha otsuse antud objekti tegeliku realiseerimise aja osas.</p> <p>Lõpetuseks toodud arvamuse võtame teadmiseks.</p> <p>Otsus: Arvestada ettepanekutega:</p> <p>1. Juhul, kui projekteerimise käigus selgub, et tehnovõrke on vaja ümber tõsta, siis planeerida alajaamad selliselt, et Sirina kinnistust ei jääks alajaam kaugemale kui 400m.</p> <p>2. Juhul, kui projekteerimise käigus selgub, et tehnovõrke on vaja ümber tõsta, siis planeerida alajaamad selliselt, et Aarde kinnistust ei jääks alajaam kaugemale kui 400m.</p> <p>Arvestada ettepanekutega osaliselt:</p> <p>1. Sirina kinnistuni viiv tee näha ette tulevikus erateena, kus kohalik omavalitsus tagab aktiivselt kasutuses olevate kinnistute juurdepääsuteede talihoolde korraldamise.</p> <p>2. Vastavalt mürauuringule näha vajadusel ette müratõkkesein või –vallid.</p> <p>3. Mitte projekteerida kogujatee KT-02 äärde eraldi kergliiklusteed. Eskiisis on kavandatud kergliiklustee Päärdu II sõlme viaduktist kuni 20178 Päärdu-Leibre tee ristini.</p> <p>Mitte arvestada ettepanekuga:</p> <p>1. Mitte arvestada ettepanekuga. Kogujateed KT-02 mitte nihutada Velise metskond 32 kinnistule.</p> <p>2. Mitte projekteerida Sirina kinnistuni viivale teele (kuni likvideeritava ristmikuni) tänavalgustust.</p>
11	<p>Nurga-Uuetoa 88402:001:0439</p> <p>Rausbergi 88402:002:0248</p> <p>20.08.2022 e-kiri</p>	<p>Täna võimaluse eest täiendada omapoolsete ettepanekutega riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla 78,8-99,0 km projekteerimistingimuste ja keskkonnamõju hindamise programmi eelnõusid. Olles tutvunud esitatud materjalidega, avaldan järgmist:</p> <p>- 25.03.2019 kirjaga nr 15-1/18-2118/14516-1 on mind kui Nurga-Uuetoa (88402:001:0439) kinnistu omanikku kaasatud põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 77,7 – 88,7 Konuvere–Jädivere ehitusprojekti koostamisse. Kuna mind kui kaasatud isikut ei ole teavitatud antud projekteerimise katkestamisest, siis eeldan, et samale teetrassile on samaaegselt käimas kahe teeprojekti koostamine. Palun täpsustada, kas selline tegevus on otstarbekas, kuna realiseerida on meile hoomatavas ajaraamis võimalik neist ainult ühte?</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>- Maanteeamet (Transpordiameti õiguseallane) on varasemalt viinud läbi projekteerimistingimuste menetluse põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 77,7 – 88,7 Konuvere–Jädivere lõigu põhiprojekti koostamiseks, kuid vastavalt Vabariigi Valitsuse otsusele otsustati 2+1 projektid teha ümber 2+2 ristlõikega maantee projektideks. Transpordiamet lisab vastavasisulise märkuse käesoleva projekteerimistingimuste korraldusse ning sõnastab selle järgmiselt:</p>

	<p>- Eelnevas punktis viidatud projektlahendus näeb ette 2+1 teed valdavalt olemasolevas koridoris ja tänu madalamale projekteeritud piirkiirusele on tegu oluliselt keskkonnasäästlikuma lahendusega nii maa- kui ehitusmaterjalikasutuselt (vähem liiklusohutusest tingitud teerajatisi ja väiksem kütusekulu tee kasutajatel), mis käimasoleva rohepöörde kontekstis on määrava tähtsusega. Mis põhjustel on algatatud samas teekoridoris 2+2 teetrassi projekteerimine olukorras, kus riik rohepöörde eest vastutajana peaks olema keskkonnasäästlikumate valikutega eeskujuks?</p> <p>- Teen ettepaneku näha ehitusprojektis ette nende teelõikude, kus liikluskoormus oluliselt langeb, katete ja muldkehade laiuse vastavusse viimine nende tegeliku vajadusega. See võimaldab ehituse käigus laialdasemat vabaneva teekatte ja -mulde materjali taaskasutust ning teede alt vabaneva maa taas kasutusse võtmist rohealadena. Ilmekas näide ressursiraiskamisest on Kernus, kus põhimaantee koridor on viidud uuele trassile ja endine maantee on kohaliku liikluse tarbeks kasutuses ebaproportsionaalselt laiana.</p> <p>- Keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kavandavate tegevuste mõju kliimamuutustele analüüsi (lk 58) juures tuleks hinnata ka suurenevast piirkiirusest tekkivat täiendavat keskkonnamõju nii lähtuvalt lisameetmete vajadusest liiklusohutuse säilitamisel (piirkiirusega 120 km/h tee vajab ehituseks rohkem maad ja ehitusmaterjale kui 90 km/h piirkiirusega tee) kui ka suurenevast saastekoormusest (sõidukite kütusekulu on piirkiiruse 120 km/h juures suurem kui 90 km/h juures).</p> <p>- Kavandatava riigimaantee hooldatavad rohealad on oluline ressurss ka elurikkusele, mida saab hoida vajalikke töid sobivaimal ajal tehes. Et säilitada teepeenardel kasvava taimestiku liigirikkus, lastes valmida ka seemnetest paljunevate taimede seemnetel ja pakkuda rohkem toidubaasi taimede õitel toituvatele putukatele, oleks otstarbekas alustada teeäärte niitmise peale 1. juulit. Hilisem niitmine võimaldab vähendada ka niitmiskordade arvu ja saavutada seeläbi kokkuhoidu tee hoolduskuludes. Palun kliimamuutuste mõju analüüsis seda leevendusmeedet kaaluda.</p>	<p>Korralduse andmisega muutub vastavalt EhS § 33 lg 2 kehtetuks Maanteeameti 04.07.2019. a korraldus nr 1-3/19/118 „Projekteerimistingimuste andmine põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla Konuvere–Jädivere km 77,7-88,7 lõigu ehitusprojekti koostamiseks ja ehitusprojektiga kavandavate tegevuste keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise“.</p> <p>- Vabariigi Valitsus on seadnud eesmärgiks põhimaantee (Tallinn–Tartu, Tallinn–Narva, Tallinn–Pärnu) neljarealiseks väljaehitamise ning vastavalt riigi teehoiukavale viib Transpordiamet ellu Vabariigi Valitsuse eesmärgi. 2+2 ristlõikega maantee projekteerimise aluseks on teemaplaneering, mille käigus kaaluti alternatiive ja viidi läbi keskkonnamõjude strateegiline hindamine (KSH). Kuna antud teema oli püstitatud küsimusena, siis selle osas otsust ei tehta.</p> <p>- Projekteerimise käigus vaadatakse üle olemasolevad teed, mis peale uue 2+2 maantee ehitust jäävad kogujateedeks ning vastavalt perspektiivsele liiklussagedusele, kiirusele ja funktsioonile nähakse ette nende ümberehitus.</p> <p>- Mõjud kliimale tekivad eelkõige maakasutuse muutustest ja nende hindamiseks kasutatakse riiklikult tunnustatud LULUCF sektori metoodikat (vt täpsemalt Keskkonnaministeeriumi veebilehelt: https://envir.ee/elusloodus-looduskaitse/metsandus/lulucf), nagu on toodud KMH programmi peatükis 6.2. Mõjude hindamisel võetakse arvesse riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 78,8-99,0 asuva Konuvere–Pärnu-Jaagupi lõigu eelprojekti kavandatud rajatiste maavajadus. Liikluskoormusest tulenev saastekoormus (sh kliimamuutusi põhjustav CO ekv t/a) arvutatakse nii olemasolevas kui perspektiivses olukorras välja nii, nagu on kirjeldatud KMH programmi peatükis 6.1.9.</p> <p>- KMH käigus käsitletakse projekteeritava teelõigu teepeenarde niitmise alternatiive lähtuvalt Nordic Botanical OÜ poolt koostatud analüüsist „Riigiteede niidetavate pindade ja hekkide korrashoid“, mis valmis 2020. aastal ja mis on leitav Transpordiameti kodulehel (https://www.transpordiamet.ee/uuringud#keskkond) keskkonda puudutavate uuringute alt. KMH programmi peatükid 6.2. ja 7.3.3. on vastavalt Teie poolt esitatud ettepanekule täpsustatud.</p> <p>Otsus: Arvestada ettepanekutega:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lisada käesoleva projekteerimistingimuste andmise korralduse punkti 4 järgmine lause: Korralduse andmisega muutub vastavalt EhS § 33 lg 2 kehtetuks Maanteeameti 04.07.2019. a korraldus nr 1-3/19/118 „Projekteerimistingimuste andmine põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla Konuvere–Jädivere km 77,7-88,7 lõigu ehitusprojekti koostamiseks ja ehitusprojektiga kavandavate tegevuste keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise“. 2. Kaaluda esitatud ettepanekut KMH ja projekteerimisprotsessi käigus. Kogujateedel (endistel põhitee lõikudel), kus liikluskoormus oluliselt langeb, kaaluda katete ja muldkehade laiuse vastavusse viimine nende tegeliku vajadusega.
--	---	---

			<p>3. Arvestada ettepanekuga. KMH käigus käsitleda projekteeritava teelõigu teepeenarde niitmise alternatiive lähtuvalt Nordic Botanical OÜ poolt koostatud analüüsist „Riigiteede niidetavate pindade ja hekkide korrashoid“. KMH programmi peatükke 6.2. ja 7.3.3. vastavalt esitatud ettepanekule täpsustada.</p> <p>Mitte arvestada ettepanekuga. Mitte täiendada keskkonnamõju hindamise programmi tegevuste mõju kliimamuutustele analüüsi osas.</p>
12	<p>Karjalauta 18802:001:0071</p> <p>01.02.2022</p>	<p>1) Jään kindlalt oma seisukoha juurde, et Libatse möödasõitu ei tohiks ellu viia, arvestades külarahva elutingimuste halvenemisega, so müra ning õhusaaste suurenemine ning ebamugavused elukorralduse muutuste tõttu, osaline maaomandi vähenemine ning negatiivne mõju kinnisvara ning maa hindadele. Tuleks otsida võimalikke kompromisslahendusi, et maantee jääks oma olemasolevale trassile. Tegin selle ettepaneku kirjalikus vormis koos põhjendustega ka esimesel trassikoosolekul aastaid tagasi, st et ettepanek Libate möödasõitu mitte teha oli minu poolt esitatud (koosolekul märgiti, et olen möödasõidu ärajätmise ettepanekuga hiljaks jäänud). Minu ettepanekut põhjendustega toona ei arvestatud.</p> <p>2) Kui Libatse möödasõitu ei ole võimalik tegemata jätta, siis palun pöörata tähelepanu järgmistele ettepanekutele:</p> <p>a) Väga hea, et on leitud lahendus väärtusliku põllumaa säilitamiseks: muutused projektis 97 ja 98 kilomeetril, otselõige põldudelt kaotatud. Palun seda positiivset muutust mitte tagasi pöörata. Selles osas on üritatud säilitada väärtuslikku põllumaastikku.</p> <p>b) Kodesmaa bussipeatuse asukoht võib jääda eskiisprojektis näidatud kohale, kui Oese külast ei tule vastuväiteid. Kõnelesin KMH koosolekul kogu küla nimel, et asukoht viidaks endisele kohale, kuid teiste ettepanekute puudumisel sobib Karjalauta talule ka pakutud peatuse asukoht. Tuleks vaid planeerida, kuidas Karjalauta talust peatusesse pääseb, kui selleks on maantee alt läbi minev ökodukt? (Kus on jalakäijate tunnel?). Samuti pöörake tähelepanu kevadisele suurveele. (Projekteeritav teelõik jääb suures osas põhjavee ülevoolu piirkonda. Põhjavee ülevoolu piirkonnad on alad, kus maapinnalt esimese aluspõhjalise veekompleksi survetase on püsivalt üle maapinna)¹. Samuti pole jooniselt arusaadav, kuidas inimesed ökoduktini pääsevad. Pakutud kogumistee kaudu maanteele pääsemine on jala bussile liikumiseks liiga pikk. Teadupärast kasutavad bussi inimesed, kes autoga ei liigu. Palun planeerige ka Maanteest läänepoole jääva külarahva mõistlik teekond bussipeatusesse.</p> <p>c) Arvestades metsamaa paiknemist võiks kaaluda lahendust ökodukti asukoht viia veidi Pärnu-Jaagupi poole, seal olen kohanud isiklikult kõige rohkem auto alla jäänud väikeulukeid. Vt allolev joonis</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Antud eelprojekti koostamise aluseks on Rapla maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0 – 92,0“ koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega (kehtestatud Rapla maavanema 23.05.2016 korraldusega nr 1-1/16/348) ning Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“ (edaspidi teemaplaneering) koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega (kehtestatud Pärnu maavanema 1.10.2012 korraldusega nr 529). Teemaplaneeringu koostamise käigus viidi läbi avalik menetlusprotsess ja kaaluti erinevaid alternatiive. Teemaplaneeringus on toodud, et olemasolevas koridoris tee ja teemaa laiendamine tekitaks olukorra, kus juba praegu teekaitsevööndis paiknevad elamud satuvad teele veelgi lähemale ning inimeste pikaajaline viibimine võib seal olla tervisele kahjulik. Samuti on planeeringus kirjeldatud, et I klassi maantee trassi muutmine on vajalik juba enne maakonna piiri, likvideerides seal oleva ohtliku S-kurvi. Võrreldes olemasoleva olukorra jätkumisega saavutatakse I klassi tee rajamisel märgatav vähenemine teekasutaja ja liiklusõnnetuste kuludes. Tänu kiiruspiirangu likvideerimisele (70 km/h 300 m ulatuses kilomeetril 95) osutub tee rekonstrueerimine ka pikema ajaperioodi jooksul majanduslikult tasuvaks, kusjuures uue trassi puhul on majanduslikud näitajad paremad kui olemasoleva tee laiendamise korral.</p> <p>2. a) Arvestame ettepanekuga. Jääda käesoleva eskiisi lahenduse juurde, kus põhitee telg on võrreldes teemaplaneeringuga km 96 ja 97 nihutatud veidi ida poole.</p> <p>b) Avalikul arutelul tehti ettepanek Kodesmaa tunneli asukohta nihutada. Kaalusime esitatud ettepanekut ning otsustasime tunnelit nihutada ca 200 m põhja suunas. Selliselt jääb see põhjapoolseimasse võimalikku asukohta, mis on väikeulukite liikumist arvestades aktsepteeritav. Ka bussipeatus nihutatakse samasse kohta. Transpordiamet kaalus ettepanekut ning otsustas kavandada põhiteega paralleelselt juurdepääsutee Paju kinnistust kuni kogujateeni KT-09, mille kaudu on tagatud juurdepääs ka Karjalauta kinnistule sh kergliiklejate ligipääs Kodesmaa kergliiklustee tunnelisse. Antud lahenduse korral saab projekti mahust välja jätta esialgses eskiisis näidatud juurdepääsuteed JP-15, JP-17 ja JP-19.</p> <p>c) Arvestame infoga projekti koostamise käigus ja ulukiuuringu koostamisel. Arvestatud on, et kergliiklustee tunnel ja väikeulukite</p>



- d) Palun mitte planeerida teetammi kõrgemaks olemasolevast, kuna müratase on kohati talumatult kõrge, tammi tõstmisel suureneb see veelgi.
- e) Palun mitte planeerida teetammi kõrgemaks olemasolevast, kuna tõstetud maanteelt levivad tõenäoliselt kaugemale metalliühendid ja muud jääkained. Karjalauta talu põllud, mis asuvad maantee ääres, on üleminekul mahemaaks. Ei soovi oma põldudele saastet juurde. Ka idapool maanteed on Kodesmaal mahepõllud, palun arvestada sellega, et uue maantee ehitamisega müratase ja saastetase Karjalauta talule ei suureneks, et mahetoodang ei oleks saastunud maanteest lenduvate saasteainetega.
- f) Palun viia läbi Karjalauta talu hoovialal mürataseme mõõtmine vastatavlt kehtivale metoodikale (ei soovi olemasoleva programmi andmeid, vaid reaalselt mürataseme mõõtmist kohapeal), soovime teada, milline on reaalne müratase hetkel ning milline prognoositav müratase Maantee valmimise korral.

Küsimused

Küsimused (va viimane, küsimus nr 8) põhinevad Riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 78,8-99,0 Konuvere-Pärnu-jaagupi lõigu eelprojektiga kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise programmis kirjasolevale.

- 1) Liiklussagedused projekteeritaval põhimaantee lõigul jäävad 2021. aasta andmetel vahemikku 6192 – 10682 sõidukit ööpäevas, millest raskeliiklus moodustab 21-26 %. (lk 9)
- Küsimus:** Millisel ajavahemikul on sõidukite arv mõõdetud? Millisest ajavahemikust pärineb number 6192 ja millisest 10682? Kas mõõdeti iga päev terve aasta vältel või kuude kaupa? (Milline metoodika?)
- 2) Maanteelõigu projekteerimisel arvestatakse järgmiste parameetritega [1]:
- Lubatud suurim sõidukiirus – 120 km/h (lk 11)
- Kuna kirjas on “Lubatud suurim sõidukiirus – 120 km/h”, siis loogiliselt tähendab, et võib olla ka lubatud kiirus väiksem, kui 120 km/h. See tähendaks, et oleks võimalik rajada teelõike, kus kiirus on väiksem ning võimalik luua erisusi. Näiteks liiklusprognoosist ja looduskaitsestest piirangutest lähtuvalt on Via Baltica alates Uulu-Valga ristmikust kuni Häädemeeste ristmikuni planeeritud madalama, so III klassi maanteena, kus trassikoridori laiuseks on 420 m, milles paikneb 120 m laiune tee ja teekaitsevööndi ala. Selles lõigus

- läbipääs lahendatakse ühe rajatisena ning vastavalt punktis b) toodud põhjendusele on kergliiklustee tunnel/väikeuluki läbipääs nihutatud 200 m põhja poole, mis on ulukieksperdi hinnangul sobilik väikeulukite läbipääsuks. Täpne väikeulukite liikumine selgitatakse välja ulukiuuringu raames.
- d) Tee kõrguslik lahendus selgub projekteerimise käigus, võimalusel väldime tee tõstmist müratundlike hoonete läheduses. Projekteerimise käigus viiakse läbi müratasemete modelleerimine ning hoone teepoolsel küljel müratasest ületavate kinnistute kaitseks projekteeritakse müratõkkerajatised.
- e) Tee kõrguslik lahendus selgub projekteerimise käigus, võimalusel väldime tee tõstmist müratundlike hoonete läheduses. Projekteerimise käigus viiakse läbi müratasemete modelleerimine ning hoone teepoolsel küljel müratasest ületavate kinnistute kaitseks projekteeritakse müratõkkerajatised.
- f) KMH käigus viiakse vastavalt projekti lahendusele läbi müratasemete modelleerimine nii ehitusjärgse kui perspektiivse (20 aastat ehitusest) olukorra kohta. Mürauuringu tulemusi kajastatakse KMH aruandes ning müra normtasemeid ületavate olukordade leevendamiseks rajatakse tee-ehituse käigus müratõkkeseinad või -vallid. Olemasolevat müraolukorda kajastatakse põhimaantee vältisõhu strateegilisel mürakaardil, mis on leitav Transpordiameti kodulehel.

Põhjendused küsimustele:

1. Teeregistri andmetel on 2021.a. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus lõiguti erinev: km 77,443-82,502 on 6192 autot ööpäevas, km 82,502-89,477 on 8889 autot ööpäevas, km 89,4777-92,14 on 10682 autot ööpäevas ja km 92,15-100,584 on 10682 autot ööpäevas. Liiklussageduse määramise kohta saab lugeda täpsemalt <https://transpordiamet.ee/liiklussagedus> ning liiklusuuringu juhendi ja baasprognoosi koostamise metoodika kohta <https://www.transpordiamet.ee/uuringud>.
2. Teemaplaneeringus kaaluti Libatse möödasõidul erinevaid alternatiive, kuid valituks osutus Libatse õgvendus (vt põhjendusi eespool). Lisaks looduskaitselele aspektile on Uulu-Ikla lõigus liiklussagedus oluliselt madalam (2021. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus jääb vahemikku 2517 – 5488 autot ööpäevas), mistõttu ei peetud toona põhjendatuks antud lõiku I kassi maanteena kavandada.
3. Teemaplaneeringuga on määratud põhimaantee trassi koridor ning üldised maakasutus- ja ehitustingimused maantee trassi koridoris, tee ja tee kaitsevööndi alas, liiklussõlmedes ja teistel planeeringu elluviimiseks vajalikel aladel. Planeeringuga on määratud teede, eritasandiliste ristmike (liiklussõlmede) ja ristete asukohad maakonnaplaneeringu täpsusastmes. Teemaplaneeringus on toodud, et kui ruumilistest ja ehitusgeoloogilistest tingimustest ning nende alusel koostatud projektist selgub, et maantee telg kaldub käesolevas teemaplaneeringus toodud teljest kõrvale nii, et see ei välju eelkirjeldatud maantee ja teekaitsevööndi alast, loetakse selline

		<p>Via Baltica jääb üldjuhul olemasoleva teemaa piiridesse, planeeritud on meetmed liikluse ohutuse tõstmiseks ja sujuvuse parandamiseks².</p> <p>Pärnu maavanema 1. oktoobri 2012 korraldusega nr 529 kehtestati Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“ koos KSH-ga. Planeeringu eesmärgiks oli võimaldada riigi põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn– Pärnu–Ikla maantee olemasolev trass viia võimalikult suures osas vastavusse I klassi maanteele esitatavate nõuetega Pärnu maakonnas kilomeetritel 92–170.</p> <p>Eelpoolnimetatud teemaplaneeringus on sedastatud, et maantee kulgeb MÕÖDA OLEMASOLEVAT TRASSI ning VÕIMALIKULT suures osas võiks vastata I klassi maantee nõuetele. Seega peaks kulgema teemaplaneeringu järgi Maantee olemasoleval trassil ning erisused on võimalikud.</p> <p>Küsimus: Miks ei planeeritud teemaplaneeringus Pärnu-Jaagupi ja Libatse vaheline lõik III klassi maanteeks nagu Häädemeeste lõik, kuigi tegemist on Kaelase-Kodesmaa väärtuslikku maastikuga³ ning tegelikkuses muudaks maantee planeerimine maastikku oluliselt.</p> <p>Palun selgitust.</p> <p>3) Projekteeritava maanteelõigu täpse asukoha väljaselgitamine toimub teemaplaneeringu alusel koostatava eelprojekti koostamise käigus. (lk 17)</p> <p>Küsimus: Seega on eelprojekti koostamise käigus siiski veel võimalik maanteelõikude asukohti muuta? Palun selgitust, millisel määral (kas ning millise ettekirjutuse alusel on ette antud kõrvalekalde ulatus ning kes otsustab, kas muudatus on piisavalt väike, et oleks teostatav ja lubatud?</p> <p>4) Kodesmaa külade piirkondades on põhjavesi kaitsmata. (lk 28)</p> <p>Küsimus: Kuidas garanteerite, et Karjalauta talu kahe puurkaevu vesi ei alane ning kvaliteet ei halvene? Kuidas on võimalik seda kontrollida, kas teostate vee analüüsid enne ja pärast ehitust keskkonnamõju hindamise raames? (Kas keskkonnamõju hindamine toimub ka talude puurkaevudele, kui ei, siis miks?)</p> <p>5) lk 40 on nimetatud II kaitsekategooria liigid, mis projekteeritava Maantee läheduses elavad. Kodesmaa külas, Maanteele lähedal asub ka II kaitsekategooria laululuige elupaik, millest 2022. a kevadel Keskkonnaametile teada andsin ning mis väidetavalt pidi kantama registrisse.</p> <p>Küsimus: Kas KMH koostajad on sellest teadlikud või vastav info Keskkonnaametist puudub? (Miks vastav märke KMH programmis puudub).</p> <p>6) Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee rekonstrueerimine viib edaspidi liikluse Libatse külast kaugemale, väheneb liikluskooormus, suureneb liiklusohutus ning seeläbi ka saasteainete heide välisõhku. (lk 44)</p> <p>Asjaolu, et liikluskooormus viiakse Libate külast eemale, ei vähenda iseenesest liikluskooormust. Liikluskooormus viiakse vaid Libatse külast eemale.</p> <p>Küsimus: Palun selgitage, kuidas liikluskooormuse Libatse külast mõnisada meetrit eemale viimisega saasteainete heide välisõhku väheneb ning palun selgitage täpselt, kui palju ta väheneb (viide tõestusele).</p> <p>7) Lisaks paranevad tulevikus eeldatavasti transpordivahendite tehnilised omadused ja seisund tervikuna, mis samuti aitab vähendada liiklusest tulenevat saastet. (lk 44)</p> <p>Küsimus: Kas selline “eeldatav” väide määratlemata “tulevikust” on keskkonnamõju hindamise puhul korrektne? Kas keskkonnamõju hindamise käigus saab see väide tõendatult välja toodud?</p> <p>8) Planeerimisseaduse § 73 maakonnaplaneeringu kehtetuks tunnistamine ja muutmine lubab maakonnaplaneeringut teemaplaneeringuga muuta. (Maakonnaplaneeringut võib muuta, koostades planeeringuala osa hõlmava planeeringu või teemaplaneeringu, lähtudes käesolevas seaduses maakonnaplaneeringu koostamisele ettenähtud nõuetest. Maakonnaplaneeringut muutva planeeringu koostamisel tehakse koostööd ja kaasatakse valitsusasutused, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi muudatus käsitleb, ning isikud, kelle õigusi või huve võib muudatus puudutada.)</p> <p>Via Baltica Pärnu maakonda läbiv trassikoridor on kehtestatud teemaplaneeringuga (Pärnu maavanema 1.10.2012 korraldus nr 529.).</p> <p>Planeerimisseaduse § 4 lõige 1 alusel on planeerimisalase tegevuse korraldaja vastavalt pädevusele Rahandusministeerium, muu valitsusasutus või kohaliku omavalitsuse üksus.</p>	<p>muudatus kooskõlas olevaks antud teemaplaneeringuga, pole sellise muutuse tegemiseks uut planeeringut koostada vaja. Kui tegevusi kavandatakse väljapoole nimetatud ala, siis tuleb algtada uus planeering või viia läbi mõni muu avalik menetlus nihutuse seadustamiseks.</p> <p>4. KMH käigus hinnatakse kavandatava tegevuse mõju põhjavee tasemele ja kvaliteedile ning kaevudele. Hindamise tulemuste põhjal pakuvad eksperdid vajadusel välja nii leevendus- kui seiremeetmed. Mõjude hindamise tulemused esitatakse KMH aruandes.</p> <p>5. Keskkonnamõju hindamise käigus lähtutakse kaitstavate liikide osas Eesti looduse infosüsteemi (EELIS) kantud andmetest. EELIS-e andmed kontrollitakse uuesti üle ja uuendatakse KMH aruande koostamise käigus, seega ei pruugi KMH programmis toodud ülevaade olla lõplik.</p> <p>6. Heited välisõhku arvutatakse ja nende levik modelleeritakse KMH käigus ning tulemused esitatakse KMH aruandes.</p> <p>7. Keskkonnamõju hindamine on oma olemuselt suunatud tulevikus aset leidvate tegevuste mõjude hindamisele, seetõttu on põhjendatud eelduste kasutamine KMH käigus korrektne.</p> <p>8. Teemaplaneeringu muutmist puudutavate selgituste saamiseks palume teil pöörduda kohaliku omavalitsuse üksuse ja /või Rahandusministeeriumi poole. Ühe konkreetse maanteelõigu projekteerimistingimuste menetluse käigus ei saa Transpordiamet otsustada ega hinnata teemaplaneeringu muutmise vajadust.</p> <p>Otsus: Arvestada ettepanekutega:</p> <p>1. Jääda käesoleva eskiisi lahenduse juurde, kus põhitee telg on võrreldes teemaplaneeringuga km 96 ja 97 nihutatud veidi ida poole.</p> <p>2. Nihutada Kodesmaa kergliiklustee tunnelit ca 200 m põhja poole ning näha ette põhiteega paralleelselt juurdepääsutee Paju kinnistust kuni kogujateeni KT-09, mille kaudu on tagatud kergliiklejate ligipääs Kodesmaa kergliiklustee tunnelisse.</p> <p>3. Arvestame infoga projekteerimise käigus ning võttes arvesse ka ulukiuuringu tulemusi, kaalume väikeulukite läbipääsu rajamist Pärnu-Jaagupi poole (ca km-l 98,5).</p> <p>4. Arvestada infoga projekteerimise käigus kui viiakse läbi müratasemete modelleerimine ning hoone teepoolsel küljel mürataset ületavate kinnistute kaitseks projekteeritakse müratõkkerajatised.</p> <p>5. Olemasolevat mürakardil kajastatakse põhimaantee välisõhu strateegilisel mürakaardil, mis avalikustatakse Transpordiameti kodulehel.</p>
--	--	---	--

		<p>Küsimus: palun selgitage täpselt, millised võimalused on kohaliku omavalitsuse üksusel teemaplaneeringut muuta, kui on tõendatav, et teemaplaneeringuga kehtestatud planeering ei vasta isikute ootustele, kelle õigusi ja huve planeering puudutab, planeeringus pole kõigekülgselt arvestatud keskkonnamõju hindamise aruandes väljatooduga ning kohalikule omavalitsusele on tehtud vastav pöördumine puudutatud isikute poolt.</p>	
13	<p>Kaasiku 88402:002:0390 11.09.2022 e-kiri</p>	<p>Käisime 18.08.2022 algusega kell 17.00 Kivi-Vigala rahvamajas eskiisprojekti tutvustusel. Igaks juhuks saadame ka kirjalikult, et Teil oli eskiisprojekti ekslikult lõigatud meie kinnistu 88402:002:0390 (Kaasiku) pooleks perspektiivse teega (märgitud punase katkend joonega). Te väitsite, et see ei lähe kasutusse, seega palume selle ka jooniselt eemaldada või tõsta ümber, meie kinnistu tagant jooksmas, kus on metsatee nangunii olemas. Seda kasutavad nii RMK kui ka teised metsategijad. Pilt lisatud failina.</p>  <p>Lisaks palume kaaluda võimalust pikendada mustkatet Pallika teel katkendjoone alguseni ja pikki Jädivere-Kivi-Vigala teed esimestest majapidamistest mööda.</p>	<p>Otsus: Arvestada ettepanekutega:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Korrigeerida eskiisil perspektiivse kogujatee asukoht selliselt, et see kulgeks olemasoleva metsatee kaudu (Kaasiku kinnistu tagant). 2. Kaaluda projekteerimise käigus mustkatte pikendamise võimalust Pallika teel katkendjoone alguseni ja pikki Jädivere–Kivi-Vigala teed esimestest majapidamistest mööda.
14	<p>Sillaotsa 88402:001:0124 Silla 88402:001:0048 25.09.2022 e-kiri</p>	<p>Rapla maavanema poolt kehtestatud põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla Raplamaa teemaplaneeringus on korduvalt nenditud, et seal valitud teetrassi asukoha alternatiiv 5A mõjutab kohaliku elu toimimist enim, olles negatiivne lahendus Päärdu küla tuumikalas elavatele inimestele – olemasolev teedevõrk lõigatakse sisuliselt läbi, küla koos jõega jaotatakse sisuliselt neljaks omaette sektoriks. Rapla maavanem Eesti Vabariigi esindajana oma 10.12.2012 kirjas 12-3/1303-27 märgib, et samas jääb Päärdu küla ümbersõidu trassivariant teemaplaneeringu materjalide hulka ning edaspidi, „Planeerimisseaduse“ paragrahv 29 kohase kehtestatud planeeringute ülevaatamise protsessile, on olude muutumisel võimalik selle lahenduse realiseeritavust taas kaaluda. Kuna antud juhul on riigitee nr 4 Konuvere – P=Jaagupi lõigu eelprojekti lahendused Konuvere-Jädivere lõigul märgatavalt erinevad teemaplaneeringus planeeritute, siis oleks ikkagi otstarbekas pöörduda Päärdu ümbersõidu variandi 5D, 5B realiseerimise võimalikkuse juurde. Kõige üldisemalt mälu värskendamiseks: eritasapinnalisi ristmikke</p>	<p>Põhjendus: Viidatud teemaplaneeringu raames viidi läbi alternatiivide võrdlus ning arvestades võrdlustulemusi ja kõiki Harju ja Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustavate teemaplaneeringute koostamise protsessi raames koostatud uuringuid ning võttes võimaluste piires arvesse esitatud seisukohti, osutus Päärdu küla osas valituks alternatiiv 5A ehk kehtiv teemaplaneeringu koridor (vt teemaplaneeringu seletuskiri punkt 3.5 ja 3.8). Teemaplaneeringus on toodud, et Päärdu küla ümbersõidu trassil on küll suured eelised trassivariandi 5A ees elukeskkonda ja kohalike inimeste elu mõjutavate tegurite osas, kuid loodukeskkonda</p>

	<p>siis 1, nüüd 2; teekaitse vööndisse jäävaid elamuid siis 1, nüüd 15 ja 10 muud hoonet; ehitada nüüd ca 3,5 km mürabarjääre. Lisaks on nüüd veel vajalik teehoidu teha Konuvere-Päärdu olemasolevale maaneelõigule kui kogujateele, mida variantide võrdlusel käsitleti ümbersõidu puhul kui õigustamatut kulutust. Ei pea vastuvõetavaks Tõnumaa tee ristmikul eritasapinnalise ristmikust loobumisega, et rajada uus sild ja tee üle Velise jõe. Sellega lõhutakse aktiivses maakasutuses olevaid põlluvälju selliselt, mis välistavad edaspidise kaasaegse maaharimise võimalikkust. Lisaks kulgeb uus tee vahetult kahe lähestikku asuva talu eluhoonete vahelt läbi. Kõne alla võib isegi tulla kinnistu või sellest osa võõrandamine riigile omanikule edaspidise maaharimise mõttetuse tõttu. Vältimatul juhul äärmisena viia kogujatee Aasa talust ida poole. Kokkuvõttes pean teemaplaneeringus kavandatud tehnilisi lahendusi läbimõeldumateks ja vastuvõetavamateks.</p>	<p>mõjutab olemasolevat maanteed järgiv trassivariant kõige vähem, sest täiendavalt ei killustata uusi metsa- ja loodusalasid ega lõigata läbi rohevõrgustiku koridore. Lisaks on majanduslike mõjude osas, seda nii ehitusmaksumuse, ressursikasutuse, teehooldus- kui ka teekasutajakulude koha pealt, kindel eelis lühimal ja odavaimal trassivariandil 5A.</p> <p>Teemaplaneeringus on muuhulgas toodud, et tee-ehitusprojektide koostamine toimub vastavalt käesoleva planeeringuga määratud trassi koridori asukohale. Tee täpse asukoha väljaselgitamine toimub teemaplaneeringu alusel koostatava projekti koostamise käigus.</p> <p>Kehtestatud teemaplaneeringut on võimalik täpsustada projekteerimistingimustega. Eelprojekti koostamise käigus otsustatigi loobuda Päärdu I sõlmest ning leiti optimaalne lahendus juurdepääsude lahendamiseks läbi kogujatee KT-02 pikendamise. Antud lahendus ei halvenda oluliselt piirkonna elanike olukorda, sest kogujatee hakkab kulgema ca 90 m hoonetest eemal ning selle perspektiivne liiklussagedus ei ole meie hinnangul üle 50 auto ööpäevas. Peale täpsema lähenduse selgumist vaadatakse üle ka võõrandamise vajadus (sh tehakse hindamine) ja ei ole välistatud ka nõ mõttetute maatükkide võõrandamine Transpordiameti poolt. Kogujatee ida poole nihutamine ei ole meie hinnangul mõistlik, sest see lõhuks veel rohkem Aasa kinnistu maid ning lisaks jääks see kogujatee väljapoole teemaplaneeringu koridori, mis ei ole lubatud.</p> <p><u>Otsus:</u> Mitte arvestada ettepanekutega:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Mitte kaaluda Päärdu ümbersõidu variandi 5D, 5B realiseerimise võimalikkust.2. Projekteerida kogujatee KT-02 eskiisis näidatud kujul ning näha ette selle ühendamine Vene ristega.
--	---	---

a. 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
Aabermani	88402:002:0570
Aadu	88402:001:0440
Aasa	88402:001:0026
Agu	88402:001:0299
Allika	88402:002:0900
Alvi	88402:002:0237
Andrese	18802:001:0280
Andrese	88402:002:0172
Andrese	88402:002:0173
Andresemetsa	88402:002:0174
Annemäe	18802:001:0205
Arsi	88402:002:0010
Arude	88402:001:0920
Baari	88402:001:0053
Biopuhasti	18802:001:0305
Haagipõllu	88402:002:0040
Haagiristi	88402:002:0041
Hansumetsa	88402:001:0306
Hansuääre	88402:001:0118
Heina	88402:001:0044
Henri	88402:001:0288
Hiibi	88402:001:0621
Hiidlase	18802:001:0279
Hiidlase	88402:002:0230
Hiidu	88402:002:0065
Hioma	88402:001:0335
Hobusetalli	18802:001:0178
Ikla	88402:002:0068
Jaagu	88402:002:0037
Jaagumetsa	88402:002:0167
Jaama	88402:002:0257
Jaamapõllu	88402:002:0258
Jaani-Maando	88402:002:0112
Jaani-Maando	88402:002:0113
Jaanuse	88402:002:0199

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Jahimaja	88402:002:0209
Jõe	88402:002:0350
Jädivere alajaam	88402:002:0740
Jädivere bensiinjaam	88402:002:0130
Järvemetsa	18802:001:0101
Järvemetsa	18802:001:0102
Järveääre	18802:001:0891
Jässi	88402:002:0014
Jüri	18802:001:0172
K+D348+A360:K366	88402:002:0195
Kaasiku	88402:001:0432
Kadaka	88402:002:0003
Kangro-Vanatoa	88402:001:0500
Karjaku	18802:001:0266
Karu	18802:002:0107
Kase	18802:002:0118
Kasemetsa	88402:002:0061
Kavalantsu	88402:002:0089
Kirsi	88402:002:0195
Kivi	50301:001:0313
Kivi	18802:001:0214
Kivi põld	50301:001:0314
Kivirähe	88402:002:0550
Koiksoni	88402:002:0118
Koka	88402:002:0842
Kondi-Juhani	18802:002:0116
Kondi-Madise	18802:002:0096
Kondi-Tõnise	18802:002:0114
Kondi-Tõnise	18802:002:0197
Konnapere	88402:002:1003
Konno	88402:001:1150
Koodi	18801:001:0408
Kooli	88402:002:0240
Koorejaama	18802:001:0316
Kople-Endriku	18802:001:0921

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Korkmanni	18802:001:0973
Koskaru	88402:001:0421
Kotka	18802:001:0234
Kraavipõllu	63801:001:0322
Kupitsa	18802:001:0926
Kuuse	88402:002:0223
Kuuse	88402:001:0438
Kuuse	88402:002:0056
Kõrtsitaguse-Hendriku	18802:001:0301
Laotaguse	18802:001:0134
Lauri	88402:002:0180
Lennu	18802:001:0157
Lepa	88402:001:0540
Lepiku	88402:002:0006
Lepiku	88402:002:0176
Liina	88402:002:0205
Linnamaja	88402:001:0021
Lobi-Anni	63801:001:0949
Lobi-Haava	63801:001:0948
Lobi-Välja	63801:001:0938
Lumiste	18802:001:0113
Maando	88402:002:0102
Maando	88402:002:0103
Maando-Aadu	88402:002:0122
Madise	88401:001:0562
Maistemetsa	88402:001:0293
Masti	88402:001:0530
Masti	18802:001:0979
Matsi	88402:001:0269
Metsaaluse talu	88402:001:0302
Mäe talu	88402:002:0148
Männa	88402:001:0402
Männa	88402:001:0396
Männametsa	88402:001:0163
Männapõllu	88402:001:0164

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Männi	88402:002:0224
Neti	88402:001:0337
Niidu	88401:001:0564
Noorekle	88402:001:0412
Noore-Mihkli	88402:001:0407
Nurga	63801:001:0174
Nurga	88402:001:1110
Nurga	18802:001:0909
Nurga	18801:001:0399
Nurga	88402:002:0935
Nurgapõllu	63801:001:0175
Nurme	88402:002:0781
Nurme	88402:002:0782
Oja	88402:001:0474
Opitõnise	88402:002:0152
Oti	88402:002:0640
Pae	88401:001:0565
Paisuotsa	88402:001:1120
Paju	18801:001:0384
Paju	18802:001:0311
Paju	88402:002:0961
Paju	88402:002:0962
Pajupõllu	18802:001:0320
Pallasemetsa	88402:001:0423
Pallikamäe	88402:002:0064
Pargi	88402:001:1210
Pauli	88402:002:0276
Peetri	88402:001:0078
Pihlaka	88402:002:0086
Pihlaka	88401:001:0567
Piimajõe	18802:001:0294
Pipra	88402:001:0295
Pipravana	88402:001:0962
Porstjõe	88402:002:0027
Potiaasa	88402:002:0953

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Postijaama	50201:001:0066
Postisepa	88402:002:0109
Potiaasa	88402:002:0951
Potiaasa	88402:002:0952
Potikõrtsi	88402:002:0971
Põhjapõllu	18802:001:0256
Põlde-Jüri	18802:001:0193
Põldma	18802:001:0147
Päärdur farm	88402:001:0950
Päärdur mast	88402:001:0610
Päärdur mõis	88402:001:0680
Rahe	88402:002:0523
Rehe	88402:002:0691
Rehe	88402:001:0011
Reika	88402:002:0183
Reime	88402:002:0300
Remmeli	18802:001:0169
Riiviku	18802:001:0013
Ristiku	88402:001:0046
Roistu	88402:002:0290
Ronga	18802:001:0254
Rukki	88402:001:0241
Sackaatri alajaam	18802:001:0062
Sarapiku	18801:001:0397
Sassi	88402:002:0561
Sassi	88402:002:0562
Saue	88402:001:0511

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Seiso	88402:001:0318
Selja	18802:002:0161
Seljapõllu	88402:001:0285
Sella-Mihkli	18802:002:0106
Sepa	88402:002:0080
Sihi mets	88402:001:0312
Sipelga	88402:001:0187
Sipelga	88402:001:0187
Sireli	88402:001:0169
Soone	88402:002:0099
Soone juurdelõige	88401:001:0522
Soopa	88402:002:0986
Sooserva	18802:001:0198
Spordiplatsi	88402:002:0082
Sõeru	18802:001:0869
Taavi	18802:001:0034
Tamme	18802:001:0924
Tamme	88402:001:0393
Tammiku	18802:001:0130
Tammori	18802:001:0977
Teevahe	88402:001:0049
Teeääre	18801:001:0398
Tisleri	88402:001:0160
Tänavaoitsa	88402:001:0451
Tänavaoitsa	88402:001:0452
Tööstuskoha	88402:002:0140
Türgi	18802:002:0182

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Ueallika	88402:002:0100
Uuehaagi	88402:002:0306
Uuejaama	88402:002:0802
Uuejaama	88402:002:0801
Uuekulli	50201:001:0067
Uue-Kuusiku	88401:001:0446
Uuelepiku	88402:002:0083
Uuelepiku	88402:001:0316
Uuemetsa	50201:001:0199
Uuemetsa	88402:001:0333
Uuemetsa	50201:001:0199
Uue-Mõisamaa	88402:002:0142
Uueoistu	88402:002:0054
Uuesirina	88402:001:1000
Uuesõeru	88402:001:0431
Uuetähe	88402:001:0086
Uueuustalu	50201:001:0200
Uuevahtriku	88402:001:0822
Uusmaa	88402:002:0033
Uusmännimiili	88402:002:0600
Uus-Soomre	18802:001:0091
Uustalu	18802:001:0253
Uustalu	88402:002:0202
Uustalu	88402:002:0203
Vahtriku	88402:001:0821
Vainumäe	18802:001:0248
Valdi	88402:002:0270

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Valgu tee 1	18802:001:0112
Valgu tee 2 //	18802:001:0972
Korkmanni	
Vanasepa	88402:002:0078
Veide	88402:002:0332
Veileri	88402:002:0410
Veltmanni	88402:001:0328
Veltmannimetsa	88402:001:0326
Venematsi	88402:001:0272
Venematsi	88402:001:0271
Veski	88402:003:0463
Veski	88402:001:0880
Veskimäe	18802:001:0290
Viita	88402:001:0600
Viljapõllu	88402:002:0872
Villema	88402:001:0297
Villupõllu	18802:002:0070
Voorimehe	18802:001:0319
Väike-Hioma	88402:001:0384
Väike-Koiksoni	88402:002:0911
Väike-Koiksoni	88402:002:0912
Väike-Veltmanni	88402:001:0851
Õle	88402:001:0045
Ülase	88402:001:0830

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