

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

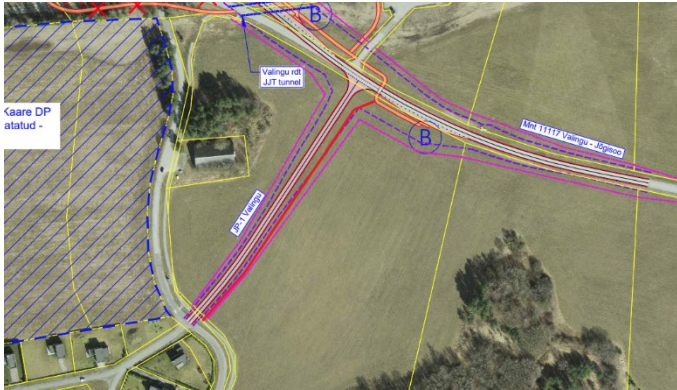
Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Maa-amet Alus: EhS § 31 lg 4 p 1; RAS § 25, 26 Kiri 28.06.2021 nr 6-3/21/9924-2	Edastatud eskiislahenduse joonise „Lõik 1 asendiskeem“ kohaselt on projektiga hõlmatud kinnisasjad, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja valitsema volitatud asutus Maa-amet: • Pihelga(katastritunnus 19801:001:3573), kinnisasjale on osaliselt kavandatud 2+2 sõidurada. Kinnisasi on antudpõllumajanduslikul eesmärgil rendile AS-le Valingu Mõis; • Tutermaa tee 37(katastritunnus 19801:001:4434), kinnisasjalõunaserva on kavandatud jalgratta-ja jalgte. Kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile OÜ-le Agrokeelva; • Sorvali (katastritunnus 72701:002:0324), kinnisasja lõunaserva on kavandatud kogujatee ning jalgratta-ja jalgte. Edastatud joonise „Lõik 1-4 asendiskeem“ kohaselt on terviklahendusega hõlmatud lisaks elloetletud kinnisasjadele: • Lohumäe(katastritunnus19801:001:2577); • Vana-Sepperi (katastritunnus 19801:001:3572); • Eha (katastritunnus 72701:003:0135); • Leesi (katastritunnus 72701:003:0133); • Ristiku (katastritunnus 29501:011:0221); • Lillekopli(katastritunnus 72701:001:2098). Lisaks on projektiga hõlmatud Viivi (katastritunnus 72601:001:1303), Piiriäärse(katastritunnus 29601:001:0389) ja Kraavi(katastritunnus 29601:001:0386) maaüksused, mis on kantud katastrisse, kuid mille osas ei ole maareformi toimingud lõpule viidud. Palume riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu–Keila lõigu km 34,0-38,0 ja Keila lõunapoolse ümbersõidu ehitusprojekti koostamisel arvestada, et ehitusalasse jääb riigi kaitse all olev tihendusvõrgu geodeetiline märk 0505 (GPA ID 41467), sama märk on ka nivelleerimise I klassi märk. Geodeetilise märgi kaitsevööndiks on 3 meetrit märgi tsentrist. Geodeetiline märk tuleb võimalusel säilitada oma asukohas ning kaitsta ehitustööde ajal. Kui projektlahendusega ei ole võimalik nimetatud geodeetilist märki senises asukohas säilitada, tuleb see vastavalt „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ (edaspidi Kord) § 9 lõikele 3 teisaldada sobivasse asukohta ning asendada samaväärse geodeetilise märgiga. Ruumiandmete seaduse (edaspidi RAS) § 25 sätestab, et geodeetilise märgi kaitsevöönd on geodeetilist märki ümbritsev ala, kus geodeetilise märgi kaitse ja kasutamise vajadusest tulenevalt kitsendatakse inimtegevust. RAS § 26 lõige 1 sätestab üheselt, et geodeetilise märgi kaitsevööndis on ilma geodeetilise märgi omaniku loata keelatud igasugune tegevus, mis võib kahjustada geodeetilist märki ja selle tähistust, mh löökmehhanismidega töötamine, pinnase tihendamine või tasandamine, transpordivahenditele ja mehhanismidele läbisõidukohtade rajamine ning künni- või mullatööde tegemine. Kui töid tehakse kaitsevööndis on vaja peale tööde lõpetamist teostada kontrollmõõtmised. Kui projektiga on ettenähtud geodeetilise märgi teisaldamine, siis enne teisaldamist tuleb vastavalt Korra § 10 lõikele 5 esitada geodeetilise töö projekt, mis sisaldab 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). Täiendavat infot märkide kohta saab vajadusel Maa-ameti geodeesia osakonnast. Geodeetilise märgi teisaldamisel ning sellega	<u>Põhjendus:</u> Võtta kirjas toodu teadmiseks ja projektlahenduse koostamisel arvesse. <u>Otsus:</u> 1. Projektlahenduse joonisel näidata geodeetiliste märkide asukoht ja kaitsevööndi ulatus. 2. Geodeetiline märk tuleb võimalusel säilitada vastavalt esitatud tehnilistele tingimustele. Geodeetilise märgi teisaldamisel on vaja säilitada selle senine klass või järk vastavalt õigusaktidega sätestatud korrale. 3. Koostada geodeetilise töö projekt ning vastavalt „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning 3 kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ § 10 lõikele 5 esitada kooskõlastamiseks Maa-ametile. 4. Pärast tööde lõpetamist teostada geodeetilise märgi kontrollmõõtmised. 5. Edastada projekt koos krundijaotuskava joonistega Maa-ametile kooskõlastamiseks enne ehitusloa menetlust ja kaasata Maa-amet ehitusloa menetlusse.

		seonduvatel ehitus-, mõõtmis- ja arvutustööde tegemisel tuleb juhinduda „Kohalike geodeetiliste võrkude rajamise ja rekonstrueerimisejuhendist“. RAS § 35 lõike 1 kohaselt võib geodeetilise märgi kontrollmõõtmisi ja teisaldamise töid teostada isik, kellel on geodeedi kutse, mis vastab kutseeadusega sätestatud kvalifikatsiooniraamistiku 7. tasemele kõrgema geodeesia valdkonnas. Korra § 10 lõike 6 kohaselt tuleb teostatud geodeetiliste tööde aruanne pärast teisaldamistööde lõppu esitada geodeetilise märgi omanikule kinnitamiseks. Aruandes esitatakse geodeetilise märgi teisaldamiseks teostatud mõõtmis- ja arvutustööd ning geodeetiliste märkide pikaajalist säilivust kindlustavad meetmed. Aruande palume esitada Maa-ameti geodeesia osakonna juhatajale (Karin Kollo, e-post karin.kollo@maaamet.ee) viie tööpäeva jooksul pärast geodeetiliste märkide teisaldamistööde lõpetamist. Ehitusalasse jäävad veel kohaliku polügonomeetria võrgu geodeetilist märgid kaitsevööndiga 3 meetrit märgi tsentrist. Vastavalt keskkonnaministri 28.06.2013 määruse nr 50 „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ § 2 lõikele 1 on kohaliku geodeetilise töö korraldajaks kohalik omavalitsusüksus. Koostöös kohaliku omavalitsusega palume arvestada projekti koostamise nimetatud geodeetiliste märkide kaitsmise, kontrollmõõtmiste, teisaldamise või likvideerimise menetluse osas. Palume projekti lisada järgnevad tingimused: 1. Projektlahenduse joonisel näidata geodeetiliste märkide asukoht ja kaitsevööndi ulatus; 2. Geodeetiline märk tuleb võimalusel säilitada vastavalt esitatud tehnilistele tingimustele. Geodeetilise märgi teisaldamisel on vaja säilitada selle senine klass või järk vastavalt õigusaktidega sätestatud korrale; 3. Koostada geodeetilise töö projekt ning vastavalt „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning 3 kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ § 10 lõikele 5 esitada kooskõlastamiseks Maa-ametile; 4. Pärast tööde lõpetamist teostada geodeetilise märgi kontrollmõõtmised. Palume arvestada Maa-ameti tingimustega riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu–Keila lõigu km 34,0-38,0 ja Keila lõunapoolse ümbersõidu ehitusprojekti koostamisel ning kaasata Maa-amet ehitusloa andmise menetlusse. Palume edastada põhiprojekt koos krundijaotuskava joonistega Maa-ametile kooskõlastamiseks enne ehitusloa menetlust.	
2	Põllumajandus- ja Toiduamet Alus: EhS § 31 lg 4 p 1; MaaParS § 50 lg 1 Kiri 07.06.2021 nr 6.2-2/27250	Eelnõus käsitletud tee ristub maaparandusehitise ühiseesvooluga (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4109870020000/001) nimetusega Valingu peakraav ja maaparandussüsteemi KEILA, MM-1965-1 ehitise (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4109610030090/001) eesvooluga ning paikneb osaliselt drenaažiga kuivendatud maa-alal. Projekti koostamisel peame vajalikuks tagada maaparandussüsteemi nõuetekohane toimimine tulenevalt maaparandusseaduse § 47 lg 1. Drenaaži plaani saab taotleda e-posti teel harjump@pma.agri.ee. Tulenevalt maaparandusseadus § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks. Tagada antud eesvoolu nõuetekohane toimimine (MaaParS § 47 ja § 48)	Põhjendus: Võtta teadmiseks. Otsus: Tagada maaparandussüsteemi nõuetekohane toimimine. Taotleda drenaaži plaan. Esitada ehitusprojekt Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks.
3	Muinsuskaitseamet Alus: EhS § 31 lg 4 p 1; MuKS § 14, § 58 Kiri 22.07.2021 nr 5.1-17.6/1715	Muinsuskaitseameti tingimused on järgmised: 1. Muinsuskaitseadus (edaspidi MuKS) näeb ette, et kui kinnismälestise või selle kaitsevööndi alal rajatakse ehitis kas detailplaneeringu või detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumisel projekteerimistingimuste alusel, koostatakse detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused (MuKS§ 61 lg 3, 4). Tuginedes muinsuskaitseadusele ning üldplaneeringu ja detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimuste koostamise korrale, otsustab Muinsuskaitseamet MuKS § 61 alusel loobuda eritingimuste koostamise nõudest, kuna kavandatav tegevus ei muuda oluliselt väljakujunenud ruumilist olukorda, ning annab käeolevaga omapoolsed tingimused, mis tuleb kanda projekti seletuskirja, soovitatavalt eraldiseisva alapeatükina.	Põhjendus: Võtta teadmiseks ja arvesse kirja punktides 1, 2, 3, 5, 6 ja 7 esitatu ning kajastada asjakohane info projekti seletuskirjas. Punktis 4 välja toodud arheoloogiline eeluuring (meetod: maastikuseire, sh metallidetektoriga ala kontrollimine) viiakse projekteerimise käigus läbi (põhiprojekti faasis) lõigul Valingu sõlmest Pihelga katastriüksuseni (19801:001:3573), Pihelga kü kaasa arvatud. Otsus: Punktides 1, 2, 3, 5, 6 ja 7 esitatu võtta teadmiseks, arvestada sellega ning kajastada asjakohane info projekti seletuskirjas. Põhiprojekti faasis viia läbi arheoloogiline eeluuring (meetod: maastikuseire, sh metallidetektoriga ala

		2. Riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu–Keila lõigu km 34,0-38,0 ja Keila lõunapoolse ümbersõidu I etapis realiseeritavale lõigule ei jää Kultuurimälestiste registris olevaid arheoloogiamälestisi ega nende kaitsevööndeid, küll aga esineb antud lõigul mitmeid teateid juhuleidudest (registreeritud TÜ arheoloogiateadete andmebaasis). Ühtlasi ei ole välistatud, et projektialal võib leiduda seni teadmata arheoloogiapärandit, sest väljapoole olemasolevat Tallinna ringteed planeeritud kõrvalmaantee on kavandatud muinas- ja keskajal tiheda asustusega alale. 3. Muinsuskaitse põhimõtete kohaselt on kultuuripärandi väärtustamine ja säilitamine ühiskonna ühine kohustus (MuKS § 3 lg 1). Muinsuskaitseadus sätestab, et kui mistahes paigas avastatakse ehitamisel, teede, kraavide ja trasside rajamisel või muude mulla- ja kaevetööde tegemisel arheoloogiline kultuurkiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetetesse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid, on leidja kohustatud tööd peatama, säilitama koha muutmata kujul ning viivitamata teavitama sellest ametit (MuKS § 31 lg 1), kes muuhulgas teeb kindlaks uuringute vajalikkuse (MuKS § 31 lg 2). 4. Et vähendada tõenäosust juhuslikult tööde käigus arheoloogilisele kultuurkihile sattumisele, millega kaasneksid planeerimata kulud ning muististe osaline hävimine enne leiust aru saamist, tuleb enne ehitustööde algust I etapis realiseeritaval lõigul läbi viia arheoloogiline eeluuring (meetod: maastikuseire, sh metallidetektoriga ala kontrollimine). 5. Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46-47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69-70). Uuringu läbiviija peab Muinsuskaitseametit teavitama maastikuseirest ja esitama koos teatisega nõuetekohase uuringukava. 6. Kaevetöödel aladel, kus eeluuringu tulemustel leidub või võib leiduda arheoloogiline kultuurkiht, tuleb tagada arheoloogiline uuring (meetodiks arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised väljakaevamised). 7. Kogu projektialal (sh Tallinn ringtee olemasolevast teetammist väljuvatel pinnasetöödel) tuleb olla tähelepanelik ning arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.	kontrollimine) lõigul Valingu sõlmest Pihelga katastriüksuseni (19801:001:3573), Pihelga kü kaasa arvatud. Punktis 4 toodu võtta arvesse osaliselt, teostada projektlahenduse koostamise käigus kinnismälestiste ja nende kaitsevööndi ulatuses arheoloogiline eeluuring (meetod: maastikuseire, sh metallidetektoriga ala kontrollimine).
4	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet Alus: EhS § 31 lg 4 p 1 e-kiri 13.07.2021	TTJA tutvus edastatud dokumentidega ning märgib, et vastuväited projekteerimistingimuste osas puuduvad.	<u>Otsus:</u> Võtta teadmiseks.

2. ARVAMUSED

2.1.Puudutatud asutused ja isikud

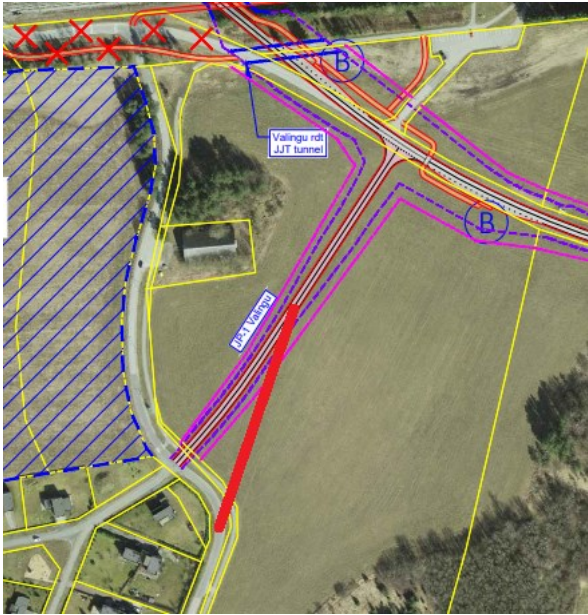
Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Saue Vallavalitsus e-kiri 02.07.2021	1. Valingu raudteejaama juures on ettepanek teha lisaks üks jalgratta- ja jalgteelõik (punasega), siis ühendaks küla raudteejaamaga korrektselt ära. 	Põhjendus: 1. Ettepanekut kaalutakse edasise projekteerimise käigus. Soovitud jalgratta- ja jalgteelõiguga oleks teepikkus Valingu raudteepeatusesse ca 60 m lühem kui mööda praegu olemasolevat jalgratta- ja jalgteed (370 m vs 430 m). Uue lõigu puhul peaksid kergliiklejad kõrvalmaantee teetüetuseks ronima kõrgemale muldele (sh kõrvalmaantee 11117 ja raudteepeatuse parkla vahelise lõigu pikikalle oleks ca 6%). Samas olemasoleva jalgratta- ja jalgteelõigu ning kõrvalmaantee ristumiskohta on planeeritud jalgratta- ja jalgteelõik, mis võimaldab mugavamalt pääsu raudteepeatusesse. 2. Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, Valingu bussipeatused projekteeritakse kavandatava kogujatee äärde ja põhimaanteele kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). 3. Lillevälja tee äärsete elamute ühendamiseks Saue linnaga (Välja teega) kavandatakse täiendav jalgratta- ja jalgteelõik, mis viiakse kokku varasema projektlahendusega põhimaantee viadukti juures. 4. Kangru ja Piimaka kinnistu lähedusse, st Tutermaa tee piirkonda projekteeritakse kergliiklustunnel. 5. Tuginedes Stratum OÜ koostatud kergliikluse prognoosile kavandatakse 3,0 m laiune jalgratta- ja jalgteelõik. Sama lai olemasolev jalgratta- ja jalgteelõik on Välja tee ääres. Projekteerimise käigus uute asjaolude või põhjenduse ilmnemisel kaaluda muud laiust. 6. Nimetatud kogujatee jääb teenindama ühte hoonestatud kinnistut (Piimaka) ning külgnevat maatulundusmaad sihtotstarbega kinnistuid, mistõttu tee prognoositav kasutatavus on väga väike. Projekteerimise käigus kaalutakse, milline on optimaalne tee ristlõike arvestades ka võimalikke kergliiklejaid ning kas ja kuidas kergliiklejate liiklusruum sõidukite liiklusruumist eraldada. Otsus: Kaaluda punktides 1 ja 6 esitatud ettepanekuid projektlahenduse koostamise käigus. Punktides 2, 3 ja 4 ettepanekud võtta projekteerimisel arvesse. Punktis 5 esitatud ettepanek jätta arvesse võtmata, kuid uute asjaolude või põhjenduse ilmnemisel kaaluda.
2	Harku Vallavalitsus	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
3	Keila Linnavalitsus	-	
4	Lääne-Harju Vallavalitsus	-	
5	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus	-	
6	Keskkonnaamet Kiri 18.06.2021nr 6-2/21/12537-2	Antud juhul puudub Keskkonnaametil alus projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastamiseks. Siiski on Keskkonnaamet tutvunud esitatud materjalidega ning palub projekteerimisel arvestada alljärgnevalt tooduga: 1. Valingu-Keila lõigu ümbersõidu ehitusprojektiga hõlmatavale alale jäävad veehaarete Tarbepuurkaev (21958)3 ja Tarbepuurkaev (30521)4 sanitaarkaitsealad. Vastavalt VeeS § 151 lg 1	Põhjendus: 1. Puurkaev 21958 asub Tammiste kinnistul. Puurkaev 30521 asub Piimaka kinnistul. Lähimad rajatised neile on jalgratta- ja jalgteelõik ja kogujatee. Juhul kui veevõtt on alal 10 m³/ööp, on otstarbekas alustada menetlust puurkaevude sanitaarkaitsealade hooldusalaks muutmiseks.

		tuleb veehaarde sanitaarkaitsealal vältida põhjavee, veekogu või selle osa kvaliteedi halvenemist ulatuses, mis võib joogivee tootmisel kaasa tuua veetöötluse kulude olulise suurenemise. Sanitaarkaitsealal on keelatud majandustegevus välja arvatud VeeS § 151 lg 2 p 1-6 toodud eranditel. Kui puurkaevust võetakse vett vähem kui 10 m³ ööpäevas, on puurkaevul VeeS § 148 lg 2 kohaselt hooldusala. Keskkonnaamet palub projekteerimistingimustes arvestada sanitaarkaitseala kitsendustega ja võimalusel muuta veehaarete Tarbepuurkaev (21958) ja Tarbepuurkaev (30521) sanitaarkaitseala hooldusalaks vastavalt VeeS § 277 lg 2, esitades taotluse Keskkonnaagentuurile. 2. Kavandatava ehitusprojektiga hõlmata ala läbib Keila kraavi (VEE1098600) ja Valingu peakraav (VEE1098700), mis on ühtlasi ka maaparandussüsteemi avatud eesvoolud (maaparandussüsteemide registri kood 41096100300900011M ja 41098700201000011M) ning Keila jõe(VEE1096100) piiranguvööndit, ehituskeeluvööndit ja osaliselt ka veekaitsevööndit. Keskkonnaamet palub teega seotud rajatiste planeerimisel veekogude ületamiseks eelistada looduslähedasi lahendusi, nagu sillad või ühe suure avaga ja lameda põhjaga torusillad, mis vähendaksid voolukiirusi ja looks soodsad tingimused vee-elustiku läbipääsuks ja kinnitumiseks, vähendaks seeläbi ka ummistuste ning paisutuse riski. Vastavalt VeeS § 196 lg 2 p 5 peab veekogusse 5–100 m³ tahke aine paigutamiseks taotlema veekeskkonnariskiga tegevuse registreeringu. Keskkonnaamet palub ehitustöid planeerida viisil, mis ei ohustaks veekogude ja veekaitsevööndi eesmärke. 3. Keskkonnaamet palub sademevee ära juhtimise lahendustes arvestada VeeS § 129 lg 1 ja 3 toodut. Eelistades looduslähedasi lahendusi, mis aitaksid vältida sademevee reostumist. Vastavalt VeeS § 129 lg 4 peab suublasse juhitud sademevesi vastama VeeS § 129 lg 5 alusel kehtestatud ja keskkonnaministri 08.11.2019 vastu võetud määruses nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“ lisas 1 toodud saasteainesisalduse piirväärtustele. Kui sademevett juhitakse kohtadest, kus on saastatuse risk või oht veekogu seisundile on vastavalt VeeS § 187 p 6 vajalik taotleda ka keskkonnaluba vee erikasutuseks. 4. Projektiga on kavandatud ehitustegevus mh Keila jõe ehituskeeluvööndis, kus LKS § 28 lg 3 kohaselt on ehitustegevus üldjuhul keelatud. LKS § 38 lg 5 p 10 kohaselt ei laiene ehituskeeld kehtestatud detail- või üldplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele. Antud juhul on kehtiva Harju maakonnaplaneeringu 2030+7 kavandatud Tallinn-Paldiski (põhimaantee nr 8) ja Tallinna ringtee (põhimaantee nr 11) rekonstrueerimist liiklusohutuse ja läbilaskvuse suurendamiseks ning Keila ja Saku ümbersõitude rajamist transiitliikluse mööda juhtimiseks tiheasustusest. Kavandatud tegevused on kujutatud ka Harju maakonnaplaneeringu 2030+ joonisel nr 2 „tehniline võrgustik“. Seega antud juhul rakendub kavandatavale tegevusele LKS § 38 lg 5 p-st 10 tulenev ehituskeeluvööndi erisus. 5. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et projekteerimisel tuleb arvestada projektiala läheduses asuvate eramaal olevate vääriselupaikadega (edaspidi <i>VEP</i>). Eraomanikule kuuluvas metsas on VEP kaitsmine vabatahtlik ning ühelgi projektiala läheduses asuva VEP-de osas ei ole selle kaitseks omanikuga lepingut sõlmitud. Siiski Keskkonnaamet rõhutab vajadust projekti koostamisel VEP-idega arvestada, need võimalikult säilitada ning kaaluda VEP-ide pinna võimaliku vähendamise kaasnemaid keskkonnamõjusid keskkonnamõtjude (eel)hindamise käigus.	Punktides 2, 3 ja 5 väljatoodut peetakse projektlahenduse koostamisel silmas ja võimalusel arvestatakse. 3. Võetakse teadmiseks. Otsus: Punktides 1 ja 4 toodu võtta teadmiseks. Punktides 2, 3 ja 5 toodut pidada projektlahenduse koostamisel silmas ja võimalusel arvestada.
7	Eesti Raudtee AS Kiri 21.06.2021 nr 13-8/2101-1	AS Eesti Raudtee kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu-Keila lõigu km 34,0-38,0 ja Keila lõunapoolse ümbersõidu ehitamiseks järgmistel tingimustel: 1. Projekteerimistingimuste eelnõu punkt 5.7 alla lisada eraldi punktina: Projekti koosseisus koostada kasutusõiguse seadmise protsessi läbiviimiseks (isikliku kasutusõiguse seadmiseks raudteemaale) vajalikud teede- ja tehnovõrkude või -rajatiste kasutusala plaanid. AS Eesti Raudtee omandis olev Hoonestusõigus koormatakse isikliku kasutusõigusega vastavalt AS Eesti Raudtee nõukogu 15.12.2020 otsusega nr 130/8 kehtestatud põhitingimustele.	Põhjendused: 1. Eskiislahenduse faasis ei ole täpselt teada, kas esineb vajadus isikliku kasutusõiguse seadmiseks raudteemaale ja sellega seonduva protsessi läbimiseks, mistõttu projekteerimistingimuste eelnõusse täiendust sisse ei viida. Kirjas esitatud tingimusega arvestatakse projektlahenduse koostamise faasis ning järgitakse viidatud protsessi (sh vormistatakse teede- ja tehnovõrkude või teerajatiste kasutusala plaanid) kui selgub vajadus isikliku kasutusõiguse seadmiseks raudteemaale. 2. Uute tehniliste tingimuste taotlus on esitatud (14.07.2021).

		2. Seoses sellega, et esitatud lahendus ei vasta otsusele, mille kohta väljastas AS Eesti Raudtee 26.01.2021 tehnilised tingimused nr 13-8/4280-1, tuleb iga etapi (lõigu) kohta esitada uus tehniliste tingimuste taotlus vastavalt täpsustatud eskiislahendusele. 3. I ehitusetapi realiseerimisel lõigus 1 arvestada: - Riigimaantee nr 1117 Valingu-Jõgisoo rekonstrueerimise lahendus ning töömahud näha ette kuni Valingu raudteeülesõidukoha katteni (km 81,189 I tee). - Planeeritav kergliiklustee siduda raudtee mõlema ooteplatvormiga. 4. Antud kooskõlastus kehtib üks (1) aasta.	Punktides 3 ja 4 esitatu võetakse arvesse. Otsus: Võtta projekteerimisel arvesse, et kui esineb vajadus isikliku kasutusõiguse seadmiseks raudteemaale, tuleb selleks järgida kirjas viidatud protsessi, sh vormistada kasutusõiguse plaanid. I ehitusetapis riigimaantee nr 11117 Valingu-Jõgisoo rekonstrueerimise lahendus ning töömahud näha ette kuni Valingu raudteeülesõidukoha katteni (km 81,189 I tee) ning planeeritav jalgratta- ja jalgte siduda raudtee mõlema ooteplatvormiga.
8	Elering AS	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
9	Elektrilevi AS e-kiri 10.06.2021	Tagasisideks kirjale anname teada, et detailplaneeringu või projekti koostamiseks on Teil vaja: - taotleda tehnilised tingimused, milles on planeeritava ehitise (rajatise) projekteerimiseks või territooriumi planeeringuks esitatavad nõuded. Tehnilisi tingimusi saate tellida meie veebilehel www.elektrilevi.ee/tehnilised-tingimused. - peale planeeringu või projekti koostamist see meiega kooskõlastada. Seda saate teha veebilehel www.elektrilevi.ee/et/teenused/projektide-kooskolastamine. Kui tehnilised tingimused on täidetud ja planeering või projekt kooskõlastatud, siis täiendavalt meid teavitada ei ole vaja. Esialgse planeeringu või projekti muutmisel on vaja taotleda uued tehnilised tingimused ning planeering või projekt meiega kooskõlastada.	Otsus: Taotleda Elektrilevi AS-lt tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada Elektrilevi AS-ga.
10	Telia Eesti AS Kiri 28.06.2021 nr EC.1-5.1/1026-1	Teatame, et Harju maakonnas, Riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu-Keila lõigu km 34,0-38,0 ja Keila lõunapoolse ümbersõidu põhiprojekti koostamisel arvestada kõigi projekteerimisalasse jäävate siderajatistega. Antud maanteelõigul asuvad Telia optilised ja vask sidekaablid. Projekteerimisel näha ette kõik vajalikud tööd varemehitatud siderajatiste kaitsmiseks, tagada normatiivsed sügavused, vahekaugused või ehitada asendusrajatised. Projekteerimiseks taotleda Teliast tehnilised tingimused. Projekt esitada kooskõlastuseks läbi Telia ehitajate portaali https://www.telia.ee/partnerile/ehitajale-arendajale/	Otsus: Taotleda Telia Eesti AS-lt tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada Telia Eesti AS-ga.
11	Elisa Eesti AS	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
12	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (AS Connecto Eesti kiri 02.06.2021)	ELA SA haldus (AS Connecto Eesti) kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu-Keila lõigu km 34,0-38,0 ja Keila lõunapoolse ümbersõidu projekti alas paiknevad ELA SA sidevõrgu objektid ELA054 ja ELA094. Projekti koostamiseks taotleda ELA SA halduselt tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada ELA SA haldusega.	Otsus: Taotleda Eesti Lairiba Arenduse SA halduselt tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada Eesti Lairiba Arenduse SA haldusega.
13	J.M. e-kiri 11.06.2021	(Selgituse küsimine) 1. Kes, kuidas ja mis viisil on selle projekti jaoks teinud keskkonnanalüüsi ja hinnangu elukvaliteedi muutusele? Kus ja millised on eelhindamise tulemused? Kes hindab ehituse	Selgitus: 1. Eelprojekti raames koostatakse keskkonnamõjude eelhindang, mille ülesanne on käsitleda projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodsat mõju omavaid keskkonnaaspekte ning anda soovitus KMH algatamise või

		kahju kõrvalolevale märgalale (kus elavad konnad) ja metsale, reostus jms. Seal on ka meie allikas, kust saab joogivett, kui kaev peaks alt vedama. 2. Mära mõõtmine ja hinnang tehakse pärast. Kuidas see mõeldav on? On teada, et puud ja nn roheline mass on parim CO2 siduja, parim kaitse vingugaasi eest. Kui nüüd see projekt sellises mahus tehakse, siis see kahjustab elukvaliteeti mõõtnatult. Kes ja kuidas seda hindab?	mittealgatamise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Eelhinnangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamise vajalikkuse hindamisel. Lisaks koostatakse projekti koosseisus ulukiuuring, mille üks osa on kahepaiksete ja roomajate elupaikade ja sigimisveekogude väljaselgitamine. Uuring annab vajadusel soovitusel leevendusmeetmete kavandamiseks. 2. Projekti koosseisus valmib mürauuring ning vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Metoodiliselt on mürauuring eesmärgipärane koostada peale eelprojekti asendiplaanilahenduse selgumist ning pikiprofiili paikapanekut, et maksimaalselt võtta uuringus arvesse uut tee kõrguslikku ja plaanilist lahendust (nt kõrgema mulde korral levib müra kaugemale).
14	R.I. 15.06.2021 elanike ühispöördumine	Edastan Tutermaa elanike nimel riigitee nr 11 ehitust puudutava taotluse. Leiame, et projektis on olulisi puuduseid, mis ei arvesta piirkondlike eripäradega ning mille tulemusena halveneb kohalike elanike heaolu ning toimetuleku- ja konkurentsivõime. Intensiivse maanteeliiklusega kaasnevad keskkonnanahäiringud nagu müra, õhusaaste ja rehvidest tulenev mikroplast, mis mõjutavad otseselt inimese tervist. Hindame oma elukeskkonda kõrgelt ja soovime, et selle väärtus ei väheneks. Seepärast taotleme kompensatsioonimeetmeid, et vähendada projektiga kaasnevaid negatiivseid mõjusid. Seoses korralduse „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu-Keila lõigu km 34,0-38,0 ja Keila lõunapoolse ümbersõidu ehitusprojekti koostamiseks“ (järgnevalt projekt) täitmisel palume tagada Tutermaa küla elanikele mugav ja senisest väiksema ajakuluga ligipääs Valingu rongipeatusele. Paljud Tutermaa küla maaomanikud, elanikud ja nende lähikondsed kasutava rongi liikumiseks tööle, kooli ja koju ning see on sobiv ja eelistatud transpordi vahend. Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ põhisuundade ja eesmärkida all on toodud, et tuleb luua head ja mugavad liikumisvõimalused, mis eeldab teenuste, haridusasutuste ja töökohtade kättesaadavuse tagamist läbi toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kestlike transpordiliikide abil, kiire, piisava sagedusega ja mugava ühenduse tagamise läbi välismaailmaga ning läbi erinevate transpordiliikide tasakaalustatud kasutamise, arvestades piirkondlikke eripärasid. Hiljuti kinnitatud EL-i rohelises kokkuleppes punktis 2.1.5 Säästvate ja asukale liikuvusele ülemineku kiirendamine on toodud, et transport põhjustab veerandi ELi kasvuhooonegaaside heitest ja see osa kasvab jätkuvalt. Kliimanetraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärinevat heidet vähendada 2050. aastaks 90%. Maantee-, raudtee-, lennu- ja veetransport peavad kõik sellele kaasa aitama. Säästva transpordi saavutamine tähendab kasutajate esikohale seadmist ning nende praeguste liikumisharjumuste asemele taskukohasemate, paremini juurdepääsetavate, tervislikumate ja puhtamate alternatiivide pakkumist. Euroopa Keskkonnaameti (EEA) 2020. aasta transpordi ja keskkonna aastaarandes on kokkuvõtvalt toodud, et rong on kõige keskkonnahoidlikum reisijate mootortranspordi liik Euroopas, võttes arvesse kasvuhooonegaaside heite ja võrdluse auto ja lennukiga. Ühtlasi rõhutatakse, et tuleb soodustada keskkonda säästvatele transpordivahenditele üleminekut. Harku Vallavalitsus planeerib Tutermaa tee asfalteerida 2022.aastal. Selle tulemusena luuakse kohalikele elanikele ja teistele teekasutajatele mugavam liikumiskoridor Keila (riigitee 11) ja Paldiski maantee (riigitee 8) vahel, mis suurendab teelõigu kasutamist, sh loob soodsamad eeldused rongi kasutamiseks. Lisaks on ainuüksi Tutermaal Kumna teel ehitusjärgus mitu majapidamist, kus peredes on koolis ja lasteaias käivad lapsed, kelle vajadused ja huvid on kooskõlas taotluse eesmärkidega. Võttes arvesse eeltoodut, taotleme, et Tutermaa tee ja Keila maantee (riigitee 11) ristumiskohta tuleb jalakäijate tunnel ja kergliikustee (projekti lisa 1 eelnõus rakendada p 5.4 Kergliiklusteed, 5.5 Teega seotud rajatised ja 5.6 Teevalgustuse põhimõtteid), mis kulgeb kuni Valingu rongipeatuseni.	Põhjendus: Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, Valingu bussipeatused projekteeritakse kavandatava kogujatee äärde ja põhimaanteele kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda. See võimaldab kergliiklejatel jätkata senisele sarnaselt liikumist Valingu rongipeatustesse. Tutermaa ja Valingu rongipeatuse vahele jalgratta- ja jalgte (kergliiklustee) projekteerimine ei kuulu käesoleva projekti mahtu ning vajab eraldi analüüsi, milline on optimaalne teelahendus looduskaitse all oleva objektiga - Valingu tammik – kattuvus lõigus. Otsus: Projekteerida põhimaanteele kergliiklustunnel Tutermaa tee piirkonda.

15	J.E. e-kiri 03.06.2021	Palun riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu-Keila lõigu km 34,0-38,0 projekteerimisel arvestada Tutermaa elanikega kes kasutavad nullsaastega elektrirongi transpordi vahendina. Hetkel toimub maantee ületamine Tutermaa teelt ca. 200m Keila suunas. Palume leida võimalus seal piirkonnas kas tunneli vms. näol. Pole eriti realistlik lisada teekonnale ca 1,5..2 km. Manusena lisan lõike kus punktiiriga tähistatud teekond raudteejaama.	Põhjendus: Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, algselt põhimaanteele Valingu bussipeatuste piirkonda kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). Otsus: Võtta ettepanek arvesse, kavandada kergliiklustunnel Tutermaa tee piirkonda.
16	R.R e-kiri 15.06.2021 ühispöördumine Loovälja 19801:012:0012 Hundivälja 19801:001:4514 Aado 19801:012:0008 Pae 19801:012:0379 Aru 19801:012:0161 Tutermaa tee 31 19801:001:3588 Männiku 19801:012:0334 Kurma-Sepa 19801:012:0159 Tutermaa tee 25 19801:001:3641 Kurma-Juhani 19801:012:0553 Pihelga 19801:001:2942 Pähklisalu tee 8 72701:002:1692 Pähklisalu tee 10 72701:002:1693 Pähklisalu tee 2 72701:002:0769	Soovime säilitada praegused väljakujunenud otseteed Valingu rongipeatusesse Aru talu teelt läbi Valingu tammiku jalgtee; ja jalgtee Loovälja teelt, kuna: 1. märkimisväärne osa Tutermaa sinse piirkonna elanikest kasutab liikumiseks Tallinn/ Keila/ Paldiski suunal rongiühendust Valingu peatusest. Piirkonnas on palju koolilapsi; 2. ühistranspordi vahendina on elektrirong praegu ainus regulaarne ja piisava tihedusega liikumisvõimalus töö- ja koolis käimiseks ning esmatarbe kaupade soetamiseks; 3. Elektrirong on mugav, kaasaegne ja keskkonnasäästlik liikumisvõimalus; 4. Bussiliiklus antud teelõigul (Keila-Saue) pole kohalikule kogukonnale senini toiminud; Manuses ka allkirjastatud avaldus 15-lt kõige lähemalt ja otsesemalt mõjutatud talude perekondade esindajatelt. Lisaks puudutab antud ülekäik ka Tutermaa Paldiski maantee poolset elanikkonda, kes samuti antud rongiühendust kasutab.	Põhjendus: Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, algselt põhimaanteele Valingu bussipeatuste piirkonda kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). Otsus: Võtta ettepanek arvesse, kavandada kergliiklustunnel Tutermaa tee piirkonda.
17	MTÜ Valingu ja Aila külaselts	Täname, et olete kaasanud Valingu ja Aila Külaseltsi kogukonda viidatud projektisarutelluse. Meie omapoolne kaasamine toimus kasutades 140-liikmelist meililisti, kus adressaadid on enamasti leibkonna esindajad.	Põhjendus: 1. Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, algselt põhimaanteele

	e-kiri 28.06.2021	Läbiviidud arutelu tulemusel soovime Valingu ja Aila küla poolt lisada järgmised soovitused ja märkused Tallinna ringtee Valingu – Keila lõigu eelprojekti koostamiseks: 1. Väga pooldame Tutermaa küla ettepanekut kergliiklustee tunneli planeerimisel Tutermaa tee piirkonda. Saue suunas liikumiseks on läbi Valingu tammiku kulgev jalgteed ja maantee ületus kergliiklejatele kõige otsem liikumine ja seda on Valingu ja Aila küla elanikud (vaatamata ohtudele) läbi aegade kasutanud. 2. II ehitusetapis plaanitud Valingu raudtee viadukti ehitusega seoses uue Puiestee tänava pikenduse ehitusel palume selle kõrvale arvestada ka kergliiklustee. Inimesed, kes rongijaama vahet liiguvad, hakkavad loogilise tõenäosusena liikuma pigem uuel sõiduteel (täpselt selliselt, üle põllu kulgevalt, liiguvad Puiestee poolsed elanikud soodsatel ilmaolude korral ka praegu) ja olemasolev kergliiklustee end enam sellel otstarbel ei õigusta. Plaanitava uue lõigu soovituslik algus peaks olema otse Puiestee tänavalt (praegunegi peatee) selliselt, et Suurekivi tee jääks kõrvalteeks. Lisatud joonisel on toodud ettepanek punase joonega. Antud suunas liiguvad teatud sagedusega raskeveokid (seotud põllumajandusega), projektlahendusena pakutud versioon on nende liikumiseks raskendatud.  3. Võimalusel plaanida Valingu Jõgisoo tee äärde ka kergliiklustee Aila külani. Kanama – Keila lõigu ehituse käigus suureneb kindlasti transiitliiklus sellel lõigul. Aila küla kergliiklejad, eriti ratturid kasutavad antud teed raudteejaama ja jaamast koju jõudmiseks. Samuti on see Valingu elanikele hetkel ainus vähegi turvaline jalgratastega Sauele liikumise tee. Lisaks on antud lõik ka RMK matkaraja osaks.	Valingu bussipeatuste piirkonda kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). 2. Valingu raudtee viadukt planeeritakse IV ehitusetapis. Ettepanekut kaalutakse edasise projekteerimise käigus. Soovitud jalgratta- ja jalgteed lõiguga oleks teepikkus Valingu raudteepeatusesse ca 60 m lühem kui mööda praegu olemasolevat jalgratta- ja jalgteed (370 m vs 430 m). Uue lõigu puhul peaksid kergliiklejad kõrvalmaantee teeületuseks ronima kõrgemale muldele (sh kõrvalmaantee 11117 ja raudteepeatuse parkla vahelise lõigu pikikalle oleks ca 6%). Samas olemasoleva jalgratta- ja jalgteed ning kõrvalmaantee ristumiskohta on planeeritud jalgratta- ja jalgteed tunnel, mis võimaldab mugavamalt pääsu raudteepeatusesse. Uue sõidutee lõigu alguse ettepaneku korral tekiks kaks lähestikku olevat ristmikku (Valingu ja Puiestee ristmik ning Puiestee tn ja Suurekivi tee ristmik), mis kokkuvõttes ei ole hea lahendus. Projekteerimise käigus kaalutakse, kumba asukohta ristmikuna eelistada. 3. Ettepanek väljub käesoleva projekti töömahtudest, mistõttu seda ei ole käesolevas projektis võimalik arvestada. Projektlahendus säilitab võimaluse jalgratta- ja jalgteed rajamiseks kõrvalmaantee (11117 Valingu–Jõgisoo) kõrvale. Otsus: Punkt 1 ettepanek võtta arvesse, kavandada kergliiklustunnel Tutermaa tee piirkonda. Punkt 2 toodud kaaluda projektlahenduse koostamise käigus, võimalusel arvestada. Punkt 3 jätta arvestamata.
18	O.D. ühispöördumine 21.06.2021 Alajaama tee 7 19801:012:0142 Alajaama tee 5 19801:012:0350 Alajaama tee 3 19801:012:0710	Ringtee 11 Tallinna ringtee km 34,0-38,0 Valingu-Keila lõigu 2+2 ristlõikega maantee kavandamise ja ringtee 8 Tallinn-Paldiski ja Tallinna ringtee liiklussõlme kavandamise koos Keila põhjapoolse ümbersõidule viiva haruga ning vajalike ümberehitustega Tallinna ringteel ja seoses viimaste aastate suurenenud ja suureneva liikluse tihedusega ülaloodud teelõikudel sooviksid Alajaama tee kinnistute omanikud mürauuringuid ja müratõkke paigaldamist. Ringtee 8 Tallinn-Paldiski on viimaste aastatega muutunud eriti mürarikkaks, lisaks juurdeplaanitav Keila põhjapoolne ümbersõidutee, mis on plaani järgi mõeldud ehitada küllaltki lähedale Alajaama tee, kindlasti tõstab ka mürafooni Alajaama tee piirkonnas.	Põhjendus: Projekti koosseisus valmib mürauuring ning vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Metoodiliselt on mürauuring eesmärgipärane koostada peale eelprojekti asendiplaanilahenduse selgumist ning pikiprofiili paikapanekut, et maksimaalselt võtta uuringus arvesse uut tee kõrguslikku ja plaanilist lahendust (nt kõrgema mulde korral levib müra kaugemale).

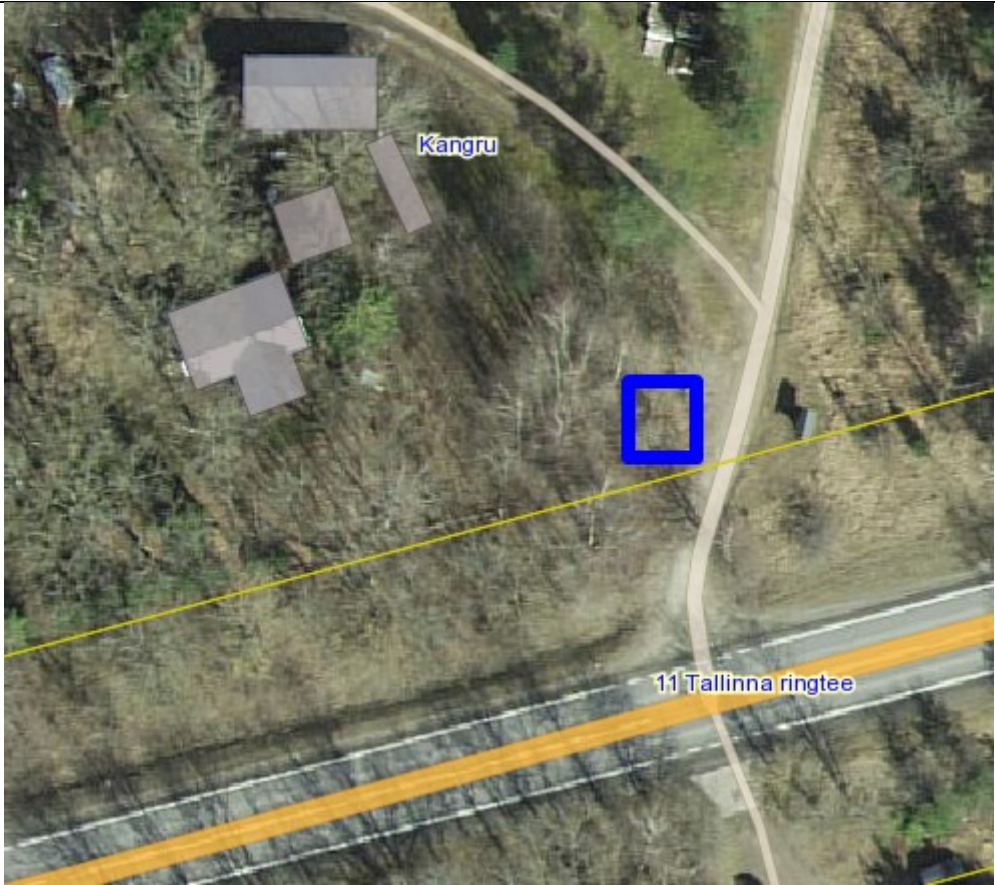
	Alajaama tee 10 19801:012:0046 Alajaama tee 12 19801:012:0670 Alajaama tee 4 19801:012:0045 Alajaama tee 2 19801:012:0121 Alajaama tee 14 19801:012:0770 Alajaama tee 9 19801:012:0035		Otsus: Projekti koosseisus tehakse mürauring ning vastavalt selle tulemustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked).
19	K.V e-kiri 26.06.2021	(selgituse küsimine) Palun täpsustada kuidas on võimalik jalakäijatel liikuda Lillevälja teelt Sauele. Kas on tulemas tunnel või mis on turvaline lahendus? Ilmselt üle neljarealise tee lippama ei hakka... Ühesõnaga kuidas pääsevad inimesed Lillevälja teelt Välja tee kergliiklusteele ?	Selgitus: Lillevälja teelt on kavandatud paralleelselt raudteega rajada uus jalgratta- ja jalgteelõik, et võimaldada kergliiklejate ühendus Saue suunal (ühendatakse Välja teega). Kavandatav jalgratta- ja jalgteelõik on näidatud eskiisjoonistel.

2.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Alajaama tee 5 19801:012:0350 A.T.	(Lühendatult) 1) Kurb muidugi, et Alajaama tee jääb mõlemas suunas avatuks nii sisse- kui ka väljasõiduks. Minu viimane teadaolev osalemine projekti arutelul tõi sellise tulemuse, et Kumna teeristi ehitatakse ring ja sealt tuleb tee üle põllu meie tee selle keskossa. See kadus ja uus plaan oli, et Keila poolsele põllule tulevale ringile tehakse tee meie teele samuti üle põllu ja pea samasse kohta sissesõiduks ehk tee keskossa, kus on võsa. See oleks lahendanud kõik selle liikluse meie teel elanike huvidele vastavaks, et siia sõidavad sisse ainult meie tee elanikud või külalised või tellitud kaup autodel. Mõlemad tee otsad suletakse. Paraku nii ei ole juhtunud ja palun saatke Alajaama tee Paldiski maantee poolne lahend. 2) Veel oleks vaja mõlemale poole teedele müratõkked ja need peaksid algama juba Tutermaalt ja lõppema Keila bensiinijaama juures, samuti Valingu poole ja kuni surnuaiani. Ja põllule müra kaitseks Keila poolt. Nii palju on teede äärest metsa maha võetud, et müra kostub juba Tutermaalt alates, enne seda müra ei olnud ja summutas ka alajaama hoone ning peale Lutheri sammast algab taas automüra ja seda ka teisele ehk Valingu poole. Keila on muutunud Tallinna magalaks, oleme ausad!	Põhjendus: 1. Alajaama tee juurdepääs tee keskosast on teoreetiliselt võimalik lahendada kui Circle K ja Alajaama tee vahelisele alale (Keila kirikumõisa, Väljaotsa, Mõisa ja Vana-Seppari kinnistutele) koostatakse detailplaneeringud. Käesolevas projektis on juurdepääs eelnevalt nimetatud alale võimaldatud EMT Tutermaa tugijaam kinnistu juures. Kui rajatakse uus tee, siis on teoreetiliselt võimalik sulgeda Alajaama tee Valingu poolses osas. Alajaama tee ja Paldiski maantee ristmiku lahendust antud projektiga ei muudeta, seda hakatakse käsitlema Tallinn–Paldiski mnt projekteerimisel. 2. Projekti koosseisus valmib mürauring ning vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Otsus: Antud projekti raames Alajaama tee uut juurdepääsulahendust ega ristmike sulgemist mitte kavandada. Vastavalt mürauringu tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandada müra leevendavad meetmed (nt müratõkked).
2	Kangru 19801:012:0033 B.S.	(lühendatult) 1) Kangru maatüki (19801:012:0033) maalõigul seoses teelaiendusega väga suuri muudatusi esialgu ei näinud. Nagu veebisilla vahendusel selgitas Transpordiameti kontaktisik Elle Tamm, siis võõrandatud osa kompenseeritakse. Soovin teada, mis mahu, mis hinnakirja alusel ning mis ajal? 2) esitasin 14.03.21 Harku valda projekteerimistingimuste taotluse eramu ehituseks ning 30.03.21 sain keelduva otsuse. Lisaks muudele põhjustele toodi välja antud piirkonna rohevõrgustiku häirimist ning nimetati, et õhusaaste ületab perioodiliselt lubatud piirkontsentratsiooni, pinnas on saastunud ning inimese elamine ja puhkamine on tervisele ohtlik. Küsimus on selles, kas siin ei ole tekkinud mingisugust riivet? Tekib justkui vastuolu, kui kirjeldatakse rohevõrgustiku häirimist ja õhusaaste suurt probleemi eramaja rajamisel ning paar kuud hiljem teatatakse maaomanikule isikliku	Põhjendus: 1. Selgitame, et Kangru maatükist (19801:012:0033) on eskiislahenduse alusel esialgsel hinnangul vajalik ribakujuline maavõõrandus vahetult Tallinna ringteega külgnevas osas, et mahutada uus teelahendus koos kogujateedega. Maade omandamine toimub eelprojekti koostamise lõpus peale seda kui on valminud krundijaotuskava, kus on maaeralduse piir ja pindala täpselt fikseeritud. Omandamine toimub vastavalt kehtivale seadusandlusele hüvitusväärtuse alusel. 2. Selgitame, et antud kinnistuga külgnevas lõigus ehitatakse ümber olemasolev riigitee olemasolevas asukohas. Antud riigitee funktsioon (rahvusvaheline põhimaantee, TEN-T teedevõrgustiku osa) ning olemasolev ja perspektiivne liiklussagedus tingivad vajaduse tee ümberehituseks 2+2 ristlõikele vastavaks. Üldplaneeringus rohevõrgustikuga seotud

		maa võõrandamisest ning teelaiendusest, mis teadupärast teebki just neid kahte eelmainitud asja väga suures mahus. 3) Kangru mü (19801:012:0032) saab kõige rohkem kahjustada antud projekti raames-seda möönati ka projekteerimistingimuste eelnõud arutaval koosolekul. 4) Esimene suur probleem antud projektis on pääs raudteejaama. Kuna sõidukikasutus puudub meie peres paljudel, siis pole mõeldav, et esialgne jalgsi marsruut jaama teeb ringi poolel teel Sauele ning siis tagasi. Koosolekul väljapakutud 2 pääsu (esialgse 1 asemel) oleks mõistlik. Valingu bussipeatus, kus oli planeeritud esialgne ülekäik, asub väga kaugel ning 35 aasta jooksul ei tea, et minu pere või lähemad naabrid oleks kunagi seda peatust kasutanud. Koosolekul mainiti naaberküla elaniku poolt, et väidetavalt käib sealt koolibuss hommikul ja peale lõunat. Kui palju inimesi reaalselt sealt peale ja maha tuleb, ei tea. Rong on mugav ning roheline liikumisviis, mida peaks propageerima ja mitte jalakäijale keerulisemaks muutma. 5) Teine probleem on Loodevälja tee, mis plaanitakse sulgeda metsloomade tunneli rajamise tõttu. Uus sissesõit tuleks aga suures mahus üle minu pere maa, põhimõtteliselt minu ema akna alt, mis songib maad ning riivab ka privaatsust. Koosolekul pakuti välja ka samalaadse sissesõidu tegemist teiselt poolt Loodevälja teed. Kuna antud teelõiku kasutavad vaid naabrid, siis ei ole ka nendel soovi meie privaatsust rikkuda. Kavandataval lõigul asub ka vana allikas, mida soovime säilitada. Samuti tekib kahju metsa mahavõtmisest kohalikele looma- ja linnuliikidele, kelle elupaik ja rajad saavad häiritud. 6) kergliiklustee, koosolekul sai tõstatatud küsimus ka selle reaalsest vajalikkusest. Sooviksin teada, kas ja kuidas on tehtud kindlaks, kui paljud inimesed seda reaalselt kasutaksid ning kas see on päriselt vajalik. Isiklikult ei poolda kergliiklustee rajamist, kuna see ehitataks konkreetset mitme pere elamute vahetusse lähedusse (nn akna alla), mis kaotab inimeste privaatsuse, heaolu ning tõstatab turvalisuse küsimusi, kui kõigil möödujatel on sel viisil ligipääs eramaale. Samuti tähendab see suures osas roheluse mahavõtmist ning olemasoleva looduse rikkumist (sh VEP alad). Nagu koosolekul meile selgitati, ei korva keegi maha võetud puid. Kuna Saue- Keila lõigul on olemas hästi toimiv raudteeühendus, siis me ei leia, et kergliiklustee rajamine oleks hädavajalik ning ei soovi selle rajamist.	piirangute kehtestamise ning elamuehituse osas tehtud otsuste kohta saab selgitusi anda haldusakti andja. 3. Selgitame, et Kangru katastriüksusest (19801:012:0032) on eskiislahenduse alusel esialgsel hinnangul vajalik maavõõrandus terves riigiteega külgnevas lõigus, et mahutada uus teelahendus koos kogujateega ja jalgratta- ja jalgteega. Eskiislahenduse alusel kavandatava teelahendusega olemasolev teele lähim hoone säilitatakse, küll aga laieneb tee võrreldes tänasega hoonele lähemale. Õuealal privaatsuse tagamiseks kavandatakse meetmeid (nt hekk, aed jms), sobilikke meetmeid kaalutakse edasise projekteerimise käigus. Projekti koosseisus valmib mürauuring ning vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). 4. Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, algselt põhimaanteele Valingu bussipeatuste piirkonda kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). 5. Laekunud tagasiside põhjal hinnati uuesti Loovälja talu tee eskiisis välja pakutud trajektoori ja võimalikke alternatiivseid kulgemisi. Muudetakse Loovälja talu tee (1982401) trajektoori ja projekteeritava kogujateega ühendamise asukohta, et säilitada allikat, vähendada privaatsuse riivet (viiakse õuealast kaugemale) ning säilitada metsa (ühendades Loovälja tee mitte kõrgele muldele, vaid asukohta, kus kogujatee on madalamal, et mulde ja nõlva tõttu raadatud ala oleks väiksem). Uus Loovälja talu tee asukoht on kavandatud Hundivälja ja Kangru kinnistu piiri lähedusse. Loovälja teed vahetult riigitee kõrvalt tuua ei ole võimalik (nn L-kujuliselt), kuna tuginedes ulukiekasperdi hinnangule, see vähendab projekteeritava suurulukitunneli toimivust. Transpordiamet võtab enda kanda tee kasutamiseks sõlmitud isikliku kasutusõiguse notariaalse muudatuse teostamise kulutuse. 6. Jalgratta- ja jalgteede kavandamine põhineb majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisas „Maanteede projekteerimismid“ sätestatul, mille kohaselt (p 7.4.1 lg 3) peab I klaasi maanteel projekteerima jalgteede olenemata projektkiirusest, ning Stratum OÜ 2017. a teostatud kergliikluse prognoosil, mistõttu jalgratta- ja jalgteede kavandamisest ei ole põhjendatud loobuda. Saue ja Keila linna ühendava jalgratta- ja jalgteede reaalne kasutatavus saab olema Transpordiameti hinnangul arvestatavalt suur ning rõhuga eeldatavalt ratta- ja kergliikuriga liiklejatel, mistõttu tee laiuks kavandatakse tüüpe 2,5 m asemel 3,0 m. Saue Vallavalitsus on menetluse käigus esitanud ettepaneku kavandada kergliiklustee 4,0 m laiune. Õuealal privaatsuse tagamiseks kavandatakse meetmeid (nt hekk, aed jms), sobilikke meetmeid kaalutakse edasise projekteerimise käigus. Otsus: Punktide 1, 2, 3 osas lugeda selgitused antuks. Punkt 4 ettepanek võtta arvesse, kavandada kergliiklustunnel Tutermaa tee piirkonda. Punkt 5 toodud arvestada osaliselt ning muuta Loovälja talu tee trajektoori nihutades selle Hundivälja ja Kangru kinnistute piiri lähedale. Punktis 6 toodu jätta arvestamata, kuna määruse nõuded, kergliikluse prognoos ja avalik huvi jalgratta- ja jalgteede kavandamiseks prevaleerib eraisiku huvi ees jalgratta- ja jalgteede kavandamata jätmiseks.
3	Tammetõru 72701:002:1361 E.S.	Projekteeritud on uus raudtee viadukt ja kaunid teed. Keila poolsele allatulekul võiks tee vasak pööre olla pisut suurem et tee sirglõiguna jõuaks 3 km postini. Teede pikkus lüheneks ca a` 60 m. Vasakule poole jääval võsal nn metsal pole häiritavaid kinnistuid Tammiste, Tammetõru kinnistute lõikumine jääksid ära ja elukvaliteedi langus samuti. Loodan et efekti oleks ja töösse minev lõik leiaks mõtte toetust.	Põhjendus: Projektlahendus tuleb siduda ehitusfaasis oleva eelneva Kanama–Valingu teelõiguga. Muudatusi ehituses oleva lõigu trajektooris ei ole praegusel ajahetkel võimalik teha. Projekteeitava lõigu trajektoor on valitud võimalikult olemasoleva teega kohakuti. Tammetõru ja Tammiste kinnistutest maavõõrandusi võimalusel välditakse. Otsus: Edasisel projekteerimisel leida võimalusel projektlahendus, mis ei tingi maavõõranduste vajadust Tammetõru ja Tammiste kinnistutest.

4	Allika 19801:012:0325 E.F.	1) Kui kaugele tee ikkagi majast tuleb lõpuks? 2) Teiseks ega ei tahaks selle projektiga esialgu üldse nõus olla, kuna krunt kaotab eelneva privaatsuse ja võlu. 3) Hetke projektist välja lugedes asjad, millega kohe kindlasti nõustuda ei saa – müratõkkesein, mis minu arust peaks seal ikka ilmtingimata olema, kuna tegemist ikkagi suure magistraaliga mis sinna hetkel kavandatakse, 4) väikeulukite tunnel, väga ebaloogiline koht ja seletamatu, kuidas juhitakse kõik väikeulukid kellegile otse aeda ?	Põhijendus: 1. Eskiislahenduse alusel esialgsel hinnangul on projekteeritava põhimaantee katte serv elamust ca 70-75 m kaugusel. 2. Olemasolev Tallinna ringtee jääb Allika kinnistuga külgnevas lõigus projekti realiseerumisel kohalikuks teeks ning liiklussagedus sellel teel väheneb märkimisväärselt. Privaatsuse säilitamiseks kavandatakse projekteerimise käigus uuel teetrassil meetmeid (nt aed, hekk vms) ning vajadusel vastavalt mürauuringu tulemusele kavandatakse müraleevendusmeetmed. 3. Projekti koosseisus valmib mürauuring ning vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). 4. Väikeulukid liiguvad sageli piki vooluveekogude kaldaid, sh olemasolevas olukorras piki kinnistute piiril asuvat Vahtralehe kraavi. Väikeulukitele üle maantee pääsu säilitamiseks ning tunneli toimivuse huvides on see kavandatud ulukiuuringu alusel Vahtralehe kraavi asukohale. Põhimaantee teetrass tarastatakse, mis suunab ulukeid tunnelini, tarastus kavandatakse vahetult tee muldkeha lähedale. Distsants võimalikust tarast eluhooneni on ca 60-70 m, mistõttu ei toimu suunamist õuealale ja tunneli asukohast kaugemal võib eeldada loomade liikumise jätkumist praegustel radadel, trajektooridel. Otsus: Lugeda punktis 1 esitatud küsimusele selgitus antuks. Projekteerimise käigus kaaluda ja vajadusel kavandada privaatsuse säilitamiseks meetmeid (nt aed, hekk vms) uuel teetrassil. Vastavalt mürauuringu tulemustele, kavandada vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Väikeuluki tunneli asukoht jätta muutmata.
5	Alajaama tee 18 19801:012:0390 E.A.	Kas paigaldatakse müratõkkesein ka?	Põhijendus: Projekti koosseisus valmib mürauuring ning vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Otsus: Vastavalt mürauuringu tulemustele, kavandada vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked).
6	Kangru 19801:012:0032 Kangru 19801:012:0033 J.M., K.S.	Kangru talu maaomanikena on meie jaoks endiselt projekt sellisel kujul vastuvõetamatu, kuna hõivab liigselt meie maad mõlemalt poolt praegust 2-realist maanteed. Muudatusettepanekud järgmised: 1) Praegusel kujul projekteeritud uus Loovälja tee on Kangru talu maaomanike jaoks vastuvõetamatu. See lõikab läbi kohast, kus on meil looduslik allikas, kus on varu veevõtukoht. Ehitus saastaks selle joogiveeallika. See lahendus ei ole kuidagi maaomanikusõbralik. Sellele peab tulema parem lahendus. Seda enam, et vana Looväljatee kasutus sai notariaalselt kinnitatud naabritega. Arusaamatu ja taas eramaad lõhkuv, on ehitada tee asemel, mida kasutab üks pere uus. 2) Kergliiklusteega ei saa nõus olla. See toob pideva liikluse eramaa õuealale, lisaks ei ole praegu selge valgustuse küsimus: kui ka see planeeritakse, siis tekib küsimus, kuidas on mõõdetav privaatsuse ja eramaa omaniku elukohale tekitatud kahjud (see on vana talumaade kant, kus privaatsus ja omaetteolek on eesmärk). Kergliiklusteed saaks jätkata Sauelt, kus tee lõppeb raudtee kõrval ning viia see Keilani. 3) Praegusel eskiisil on hõivatud tee alla vana kivikelder, mis on talukompleksi osa. See on täiesti märkamata jäetud, taaskord – eramaasse ja –omandisse selline suhtumine ei rõõmusta. 4) Praegu kaitseb teemüra ja –saaste eest roheline haljastus, mis on parim kaitse üldse. Sama moodi on mõlemal pool teed heinamaa ja kartulimaa (jah, praegu seda ei harita, kuid seda on alati tehtud ja me soovime seda tulevikus kindlasti teha). Kui nüüd tee ehitusega võetakse see “rohemüür” maha, eitatakse meie kartulimaale (mis, jah praegu on nn söötis, aga alati olnud maa, mida haritakse),	Põhijendus: 1. Muudetakse Loovälja talu tee (1982401) trajektoori ja projekteeritava kogujateega ühendamise asukohta, et säilitada allikat, vähendada privaatsuse riivet (viiakse õuealast kaugemale) ning säilitada metsa (ühendades Loovälja tee mitte kõrgele muldele vaid asukohta, kus kogujatee on madalamal, et mulde ja nõlva tõttu raadatav ala oleks väiksem). Uus Loovälja talu tee asukoht on kavandatud Hundivälja ja Kangru kinnistu piiri lähedusse. Loovälja teed vahetult riigitee kõrvalt tuua ei ole võimalik, kuna tuginedes ulukiekssperdi hinnangule see vähendab projekteeritava suurulukitunneli toimivust. Transpordiamet võtab enda kanda tee kasutamiseks sõlmitud isikliku kasutusõiguse notariaalse muudatuse teostamise kulutuse. 2. Jalgratta- ja jalgteede kavandamine põhineb majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisas „Maanteede projekteerimisnormid“ sätetatel, mille kohaselt (p 7.4.1 lg 3) peab I klaasi maanteel projekteerima jalgteede olenemata projektkiirusest, ning Stratum OÜ 2017.a teostatud kergliikluse prognoosil, mistõttu jalgratta- ja jalgteede kavandamisest ei ole põhjendatud loobuda. Saue ja Keila linnu ühendava jalgratta- ja jalgteede reaalne kasutatavus saab olema Transpordiameti hinnangul arvestatavalt suur ning rõhuga eeldatavalt ratta- ja kergliikuriga liiklejatel, mistõttu tee laiuseks kavandatakse tüüpse 2,5 m asemel 3,0 m. Saue Vallavalitsus on menetluse käigus esitanud ettepaneku kavandada kergliiklustee 4,0 m laiune. Õuealal privaatsuse tagamiseks kavandatakse meetmeid (nt hekk, aed jms), sobilikke meetmeid kaalutakse edasise projekteerimise käigus. 3. Geodeetilise mõõdistuse käigus mõõdistatakse keldri täpne asukoht. Juhul kui kelder asub lisatud skeemi näidatud asukohas (või selle lähisel teemaa piiri vahetus läheduses), siis teelahenduse realiseerimiseks tuleb kelder likvideerida. See täpsustub eelprojekti staadiumis. Kui kelder tuleb likvideerida, siis jääb see võõrandatavale kinnistuosale ja selle väärtus maa omandamise käigus hinnatakse ning kompenseeritakse.

	siis tekib küsimus, mil viisil saab üldse selles piirkonnas tegeleda söögi- ja miks mitte loomakasvatusega? Rääkimata saastest, mida 4-realine tee toodab ning asjaolu, et müratõkkesein saastest ei päästa. Ideaalne oleks kui suurte veoautode liiklus suunatakse kohustuslikult Paldiski maanteele ja jagatakse teekoormus kahe erineva manatee vahel. Sellises mahus laia tee ehitust enam tulevikus tagasi ei võta, liiklus koormus võib aastakümnete jooksul muutuda kuid maaomanikele tehtud kahju on pöördumatu. Kui küsimus on liikluskoormuses siis peaks mõtlema nutikatele lahendustele kuidas seda vähendada keskkonnasõbralikult (liikluskoormuse hajutamine) mitte suurendada keskkonnale tekkivat kahju (arvestades üleüldist globaalset olukorda ja keskkonna saastatust). 5) Samal põhjusel, saaste ja müra, tõttu ei kinnitanud Harku vald Birgit Serbini (ka üks maa pärijatest) detailplaneeringut. Sisuliselt ei ole võimalik oma maad kasutada, kuna tee-ehitus ja laiendus on planeeritud. Kuidas on see üldse võimalik? Kuidas on mõeldav, et me oma maad saaks kuidagi realiseerida, kas ehituse või taime- või loomakasvatusega? Mil viisil on selliste kahjudega arvestatud? See on lubamatu, et seoses tee-ehitusega ahenevad eramaa omaniku võimalused oma maa peal tegutseda soovitud viisil tervist ja oma heaolu säästvalt. Vana talu jääb samuti sobimatult lähedale teele. 6) Tee ülekäigukoht bussipeatuse läheduses ei sobi ning pikendab teekonda rongijaama, mida kasutatakse peamise liikumisvahendina. Bussi ei kasuta me kunagi. 7) Ehituseks kuluv ala – on mõeldamatu, et ehituseks kuluv materjal ja masinad ning tööjõud meie maal viibivad. 8) Kokkuvõtteks nii laias ulatuses tee-ehitus muudab elukeskkonda määramatult ja kindlasti mitte Kangru talu maa-omanike huvides. Müra ja õhusaaste, metsa “hakkimine”, tulevikuperspektiiv ehitada või taas maad harida muudetakse pea võimatuks (taas, keegi uusi puid asemele ei istuta) õhusaaste tõttu. Samuti on korvamatu kahju, kui roheluse asemel vaatad aknast halli müratõkke seina või siis kergliiklusteel toimuvat.	 4. Kangru kinnistuga külgnevas lõigus ehitatakse ümber olemasolev riigitee olemasolevas asukohas. Antud riigitee funktsioon (rahvusvaheline põhimaantee, TEN-T teedevõrgustiku osa) ning tee olemasolev ja perspektiivne liiklussagedus tingivad vajaduse tee ümberehituseks 2+2 ristlõikele vastavaks. 5. Kangru kinnisasja 19801:012:0032 pindala on 14,92 ha. Tee-ehituseks on vajalik kinnistust ribakujuline maaeraldus vahetult kinnistu Tallinna ringteega külgnevas osas. Täpne ulatus selgub edasise projektlahenduse alusel ja krundijaotuskava koostamisel, kuid on ilmne, et kinnisasja suurust arvestades valdav osa sellest tee ehitusalaga ei kattu. Kinnistu haritava maa kõlvikul on võimalik maa harimine, metsamaa kõlvikul metsa majandamine vastavalt kehtivatele regulatsioonidele. Kinnistu paikneb Harku valla üldplaneeringus määratud Tutermaa rohevõrgustiku tuumalal, mis seab raamid ehitustegevusele. Seega riigitee ümberehitus antud juhul kinnisasjale 19801:012:0032 täiendavaid piiranguid ei loo, kinnistu asub juba olemasolevate erinevate piirangute tingimustes. 6. Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, algselt põhimaanteele Valingu bussipeatuste piirkonda kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). 7. Eramaa omanikuga kokku leppimata eramaale ehitusmaterjali ja -masinate ladustamine ei ole lubatud. Konkreetne ehitusettevõtte peab leidma ladustuspaigad ning sõlmima selleks kokkulepped maaomanikega. 8. Riigitee ümberehitusele olemasolevas asukohas ei ole antud lõigus alternatiivi (Tallinna ringtee eelnev lõik on ehituses, millega 2+2 maantee jõuab Välja tee ristmikuni, so ca 1 km kaugusele Kangru kinnisasjast; olemasolevast teest põhjapool paikneb Harku valla üldplaneeringus määratud range režiimiga rohevõrgustiku tuumala, lõunapool looduskaitse all olev objekti - Valingu tammik, mistõttu eelprojekti antud lõigus ei ole reaalselt võimalik teekoridori muutmine ning riigitee ümberehitus 2+2 sõidurajaga teeks on kavandatud
--	--	---

			olemasolevas asukohas). Kangru kinnistu asub juba olemasolevate erinevate piirangute ja ka häiringute (sh müra) tingimustes. Õuealal privaatsuse tagamiseks kavandatakse projektis erinevaid meetmeid (nt hekk, aed jms), sobilikke meetmeid kaalutakse edasise projekteerimise käigus. Otsus: Punktis 1 toodut arvestada osaliselt ning muuta Loovälja talu tee trajektoori nihutades selle Hundivälja ja Kangru kinnistute piiri lähedale. Punktis 2 kergliiklustee osas tehtud ettepanek jätta arvestamata, kuna määruse nõuded, kergliikluse prognoos ja avalik huvi jalgratta- ja jalgte kavandamiseks prevaleerib eraisiku huvi ees jalgratta- ja jalgte kavandamata jätmiseks. Õuealal privaatsuse tagamiseks on võimalik ja tuleb kavandada erinevaid meetmeid (nt hekk, aed jms), sobilikke meetmeid kaalutakse edasise projekteerimise käigus. Punktides 3, 4, 5, 7 ja 8 toodu osas lugeda selgitus antuks. Punktis 6 esitatud ettepanek võtta arvesse, kavandada kergliiklustunnel Tutermaa tee piirkonda.
7	Alajaama tee 1 19801:012:0066 Alajaama tee 1a 19801:012:0067 J.L.	Minu ja meie kinnistu (Alajaama tee 1) elanike soov on, et lahendatud saaks Künka bussipeatuse (Tallinna poole sõites) juures oleva maanteekraavi sadevee küsimus. Nimelt Paldiski mnt.-lt Alajaama teele pööratava tee teetruup on kõrgemal /samal kõrgusel, kui maanteekraavi suubuva meie krundilt (Alajaama tee 1) tuleva sadevee kraavi põhi,. Seoses sellega on meie kinnistu enamuse ajast liigvee all. See olukord tekkis peale seda, kui tehti Padiski mnt-lt uus mahapööre Alajaama teele ja renoveeriti seal juures olev maanteelõik koos sadevee kraavidega. Mõned aastad tagasi sai (MNT-le) sellele probleemile tähelepanu pööratud ja vastavalt kokkuleppele MNT-ga sai meie poolt tellitud vajalikud mõõdistused ja , kuid probleemi lahendus jäi poolikuks, sest sadeveekraavidele ei olnud võimalik anda piisavat kallet, kuna Alajaama teele pööratava tee teetruup on liiga kõrgel. Vaadates seda projekteeritavat ala, siis jääb see ala täpselt piiri peale. Lisan ka senise kirjavahetuse MNT-ga ja meie poolt lastud teha tööprojekti. Loodan, et see küsimus / probleem saab tulevaste tööde käigus lahendatud.	Põhjendus: Eelprojekti töömahtude piir on Männiku tee ristmiku läheduses, Alajaama tee jääb sealt Tallinna poole ning Alajaama tee ristmikulahendus projektalasse ei kuulu. Eelprojekti koostamise käigus on siiski põhjendatud analüüsida Alajaama tee ristmiku piirkonna sademevee lahendust seoses eelprojekti alalt sademevete ärajuhtimise vajadusega, et projekteerida toimiv terviklahendus. Vajadusel muuta töömahtude piiri. Otsus: Eelprojekti koostamise käigus analüüsida Alajaama tee ristmiku piirkonna sademevee lahendust seoses eelprojekti alalt sademevete ärajuhtimise vajadusega, et projekteerida toimiv terviklahendus. Vajadusel muuta töömahtude piiri.
8	Männiku tee 14 19801:012:0127 J.S.	Küsi selgitust, mis põhjusel dokumendid on saadetud.	Selgitus: Maaomanik kaasatud menetlusse piirinaabrina. Eesmärk teavitada riigiteel kavandatavast projektlahendusest ning anda võimalus arvamuse avaldamiseks.
9	Alajaama tee 3 19801:012:0710 K.P.	Küsin üle igaks juhuks sa seda, äkki oskate vastata, kas Alajaama tee tänava sissesõidud ka muutuvad? Eskiisjoonisel näha ei ole, mis varasemalt oli räägitud.	Selgitus: Alajaama tee sissesõitu riigiteelt 8 Tallinn–Paldiski ei ole plaanis muuta ja säilitatakse tänane olukord. Alajaama tee sissesõitu riigiteelt 11 Tallinna ringtee muudetakse, eesmärk on kavandada ristmik ohutumaks, viia ristumine täisnurga alla ning lahendada ohutu jalgratta- ja jalgteega ristumine.
10	Aukamäe 29501:011:0190 K.V.	1) Esitatud jooniselt on näha, et muldkatendi saab rajada ilma minule kuuluva kinnistuosa võõrandamiseta, seega ei pea antud lahendust põhjendatuks. 2) Millistel kaalutlustel on likvideeritud olemasoleva Ringtee tänava lõik (projektil märgitud punaste ristidega). Millistel kaalutustel on loobutud varasemast lahendusest? 3) Palun esitage täiendavalt juurde Keila lõunapoolse ümbersõidu alternatiivlahenduste võrdlus, kus nähtub lõunapoolse ümbersõidutee asukoht, mis on viidud linnast eemale (keskkonnahäiringute vähendamiseks).	Põhjendus: 1. Võimalusel rajatakse tee muldkeha ilma Aukamäe kinnisasjast maa võõrandamiseta. Eskiislahenduse faasis on ennatlik kinnitada, et võõrandamise vajadus puudub, see selgub edasise projekteerimise käigus kui projektlahendus läheb detailsemaks. 2. Ringtee lõik on praeguse teadmise kohaselt kavas likvideerida seetõttu, et kujundada Lõunapoolse ümbersõidu trass sujuvamaks ja laugemate kurviraadiustega. Varasemas K-Projekti lahenduses oli nimetatud Ringtee teelõik samuti ette nähtud likvideerida. 3. Keila lõunapoolse ümbersõidu trass on kantud Harju maakonnaplaneeringusse 2030+ ning kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse, eskiislahendusega ei ole trassi asukohta muudetud. Otsus: Võimalusel kavandada projektlahendus, mis ei tingi Aukamäe kinnisasjast maa võõrandamise vajadust. Punktides 2 ja 3 toodu osas lugeda selgitused antuks.
11	Pähklisalu tee 8 72701:002:1692 Pähklisalu tee 10 72701:002:1693	1) Pähklisalu tee elanikud ei soovi Valingu JJT tunnelit praegusesse kohta, kuna see toob ehitatava tee elamute poole ja raiutavat metsa oleks rohkem. Oleme kahe käega poolt, et projekteeritav Valingu JJT tunnel tuleks Tutermaa tee ja Loovälja tee poole. Ning loodame, et Lillevälja tee elanikele lahendatakse juurdepääs Saue poole uue kergliiklusteega.	Põhjendus: 1. ja 2. Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, algselt põhimaanteele Valingu bussipeatuste piirkonda kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). Lillevälja tee äärsete elamute ühendamiseks Saue linnaga (Välja teega) kavandatakse täiendav

	K.G. ja T.A.	2) Samuti on meie jaoks väikese tähtsusega projekteeritavad bussipeatused (B) Tallinna ringtee äärde, sest liinibusse siin praktiliselt ei sõida. Bussipeatuseta jääks maantee kitsamaks ning läheks kokku meie algse ideega metsa võimalikult palju alles jätta. Meie oleme poolt bussipeatuse projekteerimisega kogujatee äärde, et lapsed saaksid vajadusel koolibussi peale, mis sõidab marssruudil Saue - Laagri. 3) Samuti ootame, et projekteeritaks müratõkkesein Pähklisalu tee elanike kaitseks, sest on teada, et liiklusköormus kasvab, liikumiskiirus suureneb ning paratamatult võetakse maha ka natuke metsa. 4) Mida tähendab roheline katkendjoon VEP – kirjanurgas puudub info.	jalgratta- ja jalgteelõik, mis viiakse kokku varasema projektlahendusega põhimaantee viadukti juures. Valingu bussipeatuste asukohti on muudetud, peatused on säilitatud, aga ümber tõstetud kavandatava kogujatee äärde. 3. Projekti koosseisus valmib mürarühm ja vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). 4. VEP – vääriselupaik ehk väärtuslik metsaosa. Otsus: Punktides 1 ja 2 esitatud ettepanekuid arvestada, kavandada kergliiklustunnel Tutermaa tee piirkonda ning Valingu bussipeatused viia kogujatele. Punktis 3 toodut osas, vastavalt mürarühma tulemustele, kavandada vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Punkti 4 osas lugeda selgitus antuks.
12	72701:002:0701 Aruvälja-Põllu L.A.	Käesolevaga edastan omapoolsed ettepanekud Projekteeerimistingimuste andmisele riigitee 11 Tallinna ringtee km 34,25-34,55 liiklusohtliku koha likvideerimise ehitusprojekti koostamiseks. 1) Olles tutvunud projekteerimistingimustega palun näha ette minu kinnistule Aruvälja Põllu kat. Nr 72701:002:0701 juurdepääs kogujateelt kinnistule lisatud skeemil näidatud asukohta. 2) Samuti palun kaaluda kinnistul 72602:001:0357 oleva elamumaa mürakaitseks müraseina või müravalli rajamist.	Põhjendus: Transpordiamet käsitleb esitatud ettepanekuid antud menetluse raames, arvates et kodanik on kogemata eksinud menetluse nimetusega (kirjas viidatud menetlus on lõppenud). Seetõttu kaalub amet ettepanekuid sisuliselt. 1. Riigitee projektiga uusi mahasõite erakinnistutele ei projekteerita, v.a juhul kui projektiga senine juurdepääs likvideeritakse. Aruvälja-Põllu katastriüksusel (72701:002:0701) mahasõit riigiteelt puudub, mistõttu katastriüksusele mahasõitu ei projekteerita. Eelprojekti realiseerumise järel, st peale kogujatee väljaehitust, on maaomanikul võimalik tavapärases korras taotleda kogujatee omanikult mahasõitu ja see rajada vastavalt selleks antavatele tingimustele. Juurdepääs Aruvälja (72601:001:0357) ja Müüri (72701:002:1741) katastriüksustele säilitatakse, olemasolev juurdepääsutee ühendatakse kavandatava kogujatega. 2. Projekti koosseisus valmib mürarühm ja vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Otsus: Ettepanekut uue mahasõidu rajamiseks mitte arvestada. Vastavalt mürarühma tulemustele, kavandada vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked).
13	Alajaama tee 20 19801:012:0780 M.P.	1) Milline saab olema Alajaama tee Keila maantee suunaline ots? Nagu aru saan, siis sõiduteega ühendus katkestatakse aga kuidas teostatakse Alajaama tee samatasandiline ühendus uue rajatava kergliiklusteedega nii, et seda ei kasutaks pahatahtlikud sõidukid? Kas Alajaama teelt saab samal tasapinnal otse, ilma kraavist läbi ronimata kergliiklusteele ja vastupidi? 2) Milline saab olema Alajaama tee Paldiski maantee suunaline ots? Nagu aru saan, siis Keila poolt hakkab Paldiski maantee suunas kulgema neljarealisena, eraldatud maanteena, mistõttu Paldiski maantee laieneb ja läheb ohtlikult olemasolevale kergliiklusteele? 3) Kui maantee 8, mitte neljarealise tee ja Valingu juures neljarealise tee ületamiseks rajatakse kergliiklustee tunnel, siis kuidas teostatakse lastele ohutu neljarealise Paldiski maantee ja Alajaama tee kergliiklustee ülekäik Lutheri mälestussamba juures, st kahel pool Paldiski maanteed olevate kergliiklusteede ühendus? Kas sinna tuleb ka tunnel? 4) Mis mõtet on kaherealisel maanteel suunas Valingu > Keila, kui 2016, Maanteemeti korraldusel teekatemärgistuse teostaja, erinevalt ehitusprojektis olevast liikluskorraldusest, märkis maha Circle-K juures teiselt realt sunnitud esimesele reale liikluse, vähendades sellega ringi läbilaskevõimet? 5) Millised rajatavate maanteed ja kergliiklusteede lõigud saavad ja kui siis millises ulatuses valgustatud? 6) Millal teostatakse Alajaama teega paralleelseselt, põllu peale rajatava maantee müra modelleerimine?	Põhjendus: 1. Alajaama tee ja kogujatee (end Tallinna ringtee) ristmik ehitatakse T-kujuliseks lihtsristmikuks. Sõidukite ühendust Alajaama teega ei katkestata. Alajaama teelt hakkab saama projekteeritavale jalgratta- ja jalgteele otse ja samas tasandis. 2. ja 3. Alajaama tee ja riigitee 8 Tallinn–Paldiski maantee ristmiku lahendust antud töös ei käsitleta. 4. Teekatemärgistus paigaldati eesmärgiga suunata Paldiski suunas liikuvad raskeveokid varakult õigesse sõiduritta, et vältida raskeveokite ümberreastumise vajadust Keila jõe sillal enne järgmist ringristmikku. 5. Valgustuse ulatus täpsustatakse eelprojekti staadiumis. 6. Projekti koosseisus valmib mürarühm ja vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). 7. Alajaama tee ja kogujatee (end Tallinna ringtee) ristmikku ei ole kavas sulgeda. Alajaama teele kavandatakse vajadusel liiklust rahustavad meetmed kehtestatud kiirusrežiimist kinnipidamiseks. Projektlahenduse koostamisel on vaja arvestada, et nn vana tee (Tallinna ringtee) kaudu on vajalik tagada juurdepääs ka peale mobiilimasti paiknevatele kinnistutele. 8. Projektlahenduse koostamise käigus kaalutakse vajadust Alajaama teele jalakäija/ratturi ala märgistamiseks, selle ala eraldamiseks Alajaama tee sõidutee arvelt (et anda signaal sõidukitele, et tegemist elurajooniga). Samuti kaalutakse liiklusmärkide (nt õueala) kavandamist, mis piiravad läbisõitu ja määratlevad Alajaama tee kasutamist vaid selle elanikele ja/või teenindavale transpordile.

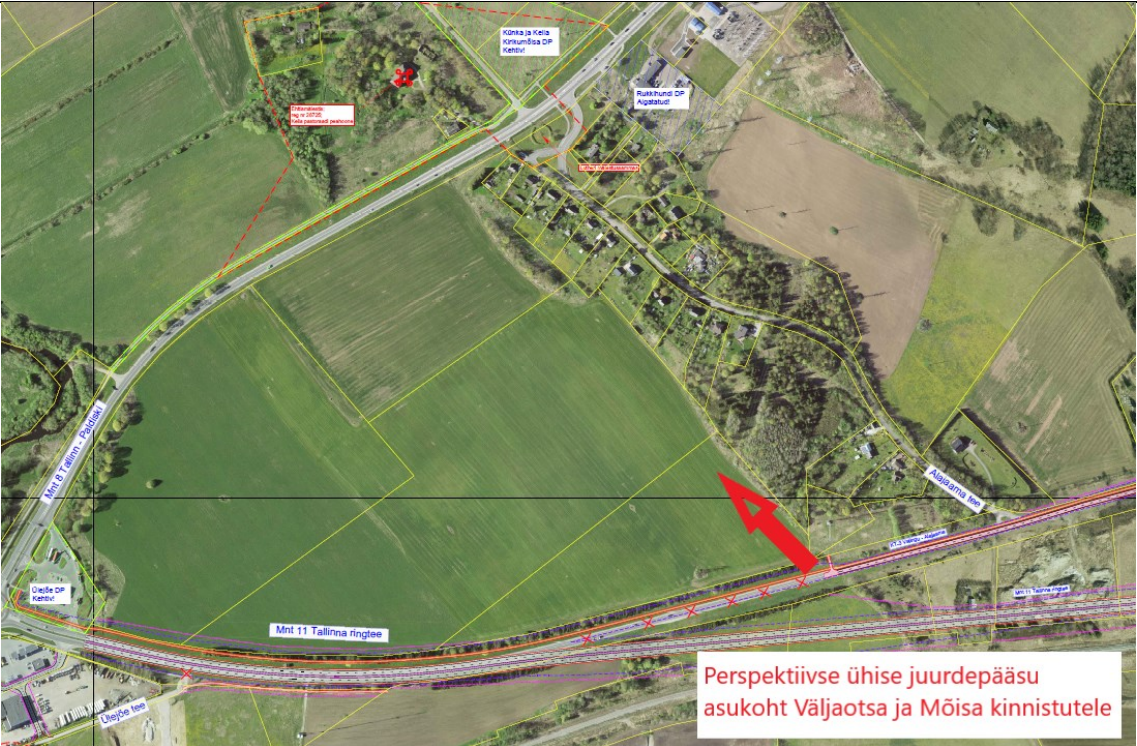
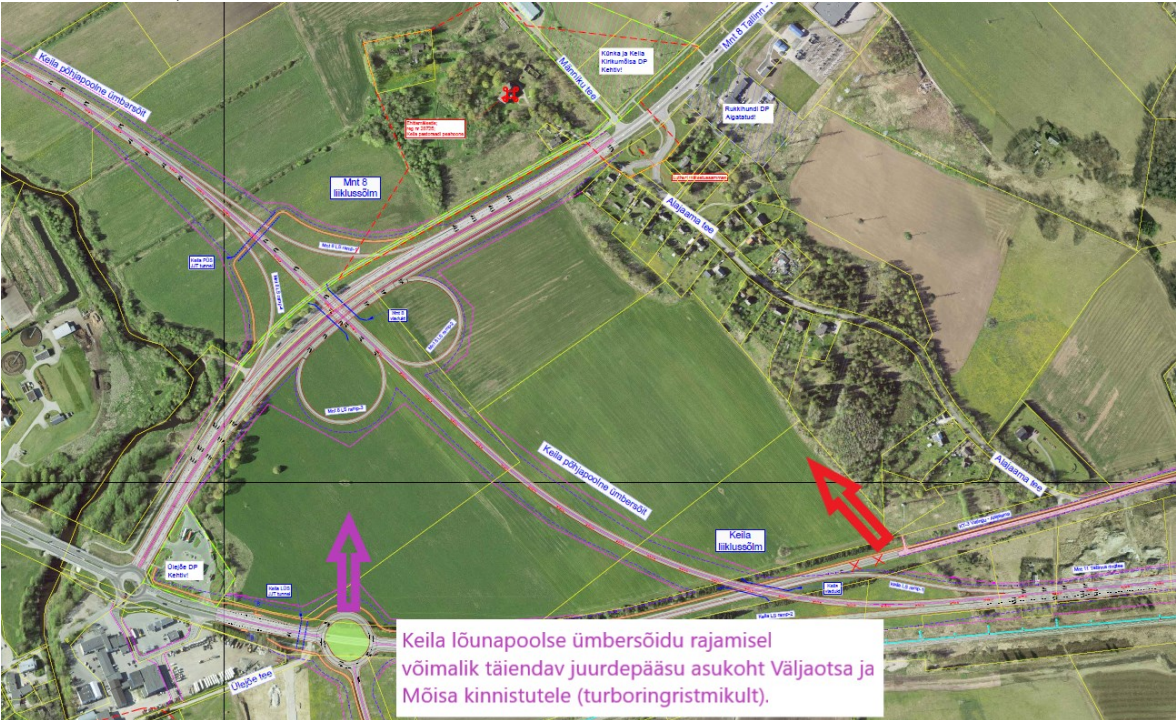
		7) Vestlesin täna Elle Tamm -ga ja selgus, et minu arusaam Alajaama tee Põhimaantee 11 poolse otsa sulgemise osas on aegunud (minu info põhines sellel - https://www.mnt.ee/sites/default/files/construction_files/3.1_valingu-keila_eskiisi_tooversioon.pdf) . Kuigi sellega pikeneb ka minu enda kodutee, taotlen siiski Alajaama tee Põhimaantee 11 suunalt sõidutee läbilõikamist. Probleem on selles, et Alajaama tee on kitsas, sellel puuduvad kõnniteed kuid sellel liiguvad lapsed ja jalgratturid aga Alajaama kasutavad paljud (ja seoses teetöödega suureneb nende hulk veelgi) sõidukid lõikamiseks otseteena Põhimaantee 11 ja Paldiski maantee vahel, millest johtuvalt on hommikuti ja õhtuti siin tihe liiklus, Põhimaantee 11 suunalt sujuva sissesõidutee tõttu võivad sõidukid kiirust vähendamata Alajaama teele pöörata. Põhimaantee 11 suunalt on peale kolme maja tükk maad metsa, mis tekitab sõidukijuhtides mulje, et tegemist on asutusevälise teega, mistõttu suurendavad nad kiirust ja majade alale jõudes teevad äkkpidurduse kurvi taga oleva lamava politseiniku või seal liikuvate jalakäijate/ratturite tõttu. See valgustamata metsatuka osa on ka pidevalt prügiga reostatud ja seega tulehtlik. Alajaama tee elanikud on taotlenud Alajaama tee läbisõiduks sulgemist mehhaaniliste tõkiste abil (näiteks enne ja peale metsatukka), kuid vald, viidates operatiivsõidukite vajadustele, pole seda võimaldanud. Ja kui Põhimaantee 11 ja Alajaama tee ühendus jääb läbilõigutuks, siis tundub selle vana tee alles jätmine vaid Telia mastini väga kummaline, sest selle hooldustee mastini võiks tuua kas otse Alajaama teelt (nagu näiteks eskiisi tööversioonis Juurdepääsu tee 6 pikendamisega Telia mastini) ja Põhimaantee 11 vana osa lõppeks siis Korvi kalmistu juures. Alajaama tee Põhimaantee 11 otsapoolses osas on vaid 3 maja (90% maju on Paldiski maantee suunas), mistõttu usun, et need majaomaniku on nõus kasutama Alajaama teed vaid Paldiski maantee suunalt. 8)Juhul kui Alajaama tee Põhimaantee 11 suunalt sõidutee läbilõikamine ei ole võimalik (samas, miks see oli võimalik eskiisi tööversioonis ja mida ka Mart Michelis mulle kinnitas?), siis palun teostada Alajaama teele jalakäija/ratturi ala märgistamine ja selle ala eraldamine füüsiliste tõketega Alajaama tee sõidutee arvelt, mis tervikuna annab selge signaali sõidukitele, et tegemist elurajooniga. Samuti võimalusel palun lisada täiendavad liiklusemärgid (näiteks õueala vms), mis piiravad läbisõitu ja määratlevad Alajaama tee kasutamist vaid selle elanikele ja/või teenindavale transpordile.	Otsus: Lugeda punktides 1-6 esitatud osas selgitused antuks. Punktis 7 esitatud ettepanek Alajaama tee ja Tallinna ringtee ristmiku sulgemiseks jätta arvestamata. Punktis 8 esitatud meetmeid kaaluda projektlahenduse koostamise käigus, vajadusel rakendada.
14	Kuremäe 19801:012:0248 P.K.	Kinnistul asub ka minu kodu. Mainin veel , et nimetatud Kuremäe kinnistu on ajaloo vältel olnud sama perekonna (Kelement) kasutuses ja sellel on elanud läbi aegade erinevad põlvkonnad samast sugupuust. Minul, kui praegusel kinnistuomanikul, jääb edasi pärandada ainult üks väike näpuotsatäis 2+2 maanteega piirnevat armsaks saanud kodu kohta. Kindlasti väheneb kinnistu ja elamu väärtus uue 2+2 maantee ehitusega. Kuna Transpordiamet on teinud oma suured plaanid seoses teega just Kuremäe kinnistule, tahaksin omalt poolt selgitada kuidas olukord mõjutab ümbruskonda ja meie eluolu. Oleme vähemalt 15a elanud teadmise, et tuleb uus 2+2 maantee praeguse 1+1 tee asemele samas koridoris, uudis muudatustest trassi osas oli üksjagu ehmatav ja mõtlemine panev, et kas tõesti tehakse nii nagu kirjas saadetud eskiisjoonis näitab. Üle poole kinnistust on maantee alla paigutatud ja veel hullem, et tee hoone siseõuele nii lähedale jõuab, kus enne oli mets, põld ja linnulaul, siis nüüdsest laiub seal 2+2 maantee. Mõte, et uus maantee tuleb minu elule lähedale küljest, kust suunast ei osanud oodata, vajab veel harjumist. 2.juunil oli sisukas kohtumine Kuremäe maadel ning kirjutan nüüd oma tähelepanekud ja soovid, millele loodan teiepoolset lahendust ja kaasaaitamist väärika elukeskkonna säilitamisel ja loomisel.	Põhjendus: 1. Projekteerimise käigus kaalutakse võimalust ettepanekus sisalduvaks trassi täpsustuseks ja võimalusel arvestatakse ettepanekut, kuid tuleb arvestada, et projekteeritav tee peab vastama kavandatud kiirusrežiimile vastavale plaaniraadiusele, kuna see on otseselt seotud ohutu liikluskeskonna kujundamisega. 2. Geodeetilise mõõdistuse käigus mõõdistatakse ettepanekus nimetatud üksikpuud ning eesmärgiks on leida projektlahendus, mis puud ja nende kasvutingimused säilitab. 3. Kui projektlahendusega on vajalik eramaal likvideerida olemasolev hekk, siis see asendatakse eraomanikuga kokkulepitavas asukohas. 4. Projekti koosseisus valmib müraruuming ning vastavalt selle tulemustele, tuginedes kehtivatele piirväärtustele, kavandatakse vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Meetmete valikul tehakse koostööd maaomanikuga ja võimalusel lähtutakse maaomaniku eelistustest. Juhul kui tee-ehitusega seotud metsaraie või raadamine jääb eramaast võrandatavale kinnistuosale, siis kuulub kasvava metsa kompenseerimine maa omandamise hinna sees ning raiutava puidu käitleb Riigimetsa Majandamise Keskus.

	1. Palun leida projekteerijal lahendus, et uue maantee trassikoridor ei lõikaks Allika kinnistu nurka vaid leiduks võimalus tee nihutamiseks raudtee poole ja sealt algav tee kaar /kurv jääksid Kuremäe maadele. Läbin Tallinna ringteed kaks kord päevas ja olen jälginud maantee kurve, silma on hakanud Rail Balticu viadukti kurv Tallinna ringteel, mis on väga suure kaarega ja läbitav 110 km/h kiirusel. Palun kaaluda ja leida võimalus meie teelõigu kurvi nihutamiseks Allika kinnistult välja. Projekteeritud meie Valingu sõlme teejoonist vaadates tundub, et Saue poole jääv kurv on sootuks väiksema kaarega, kas ei oleks võimalik kurvide osas omavahel kohad vahetada. See annab võimaluse metsatuka mahukamaks säilitamiseks minu kinnistul ja uue tee elamust (elamutest/ka naabrid) kaugemale viimise. 2. Eelnevalt nimetatud metsatukas on 2 olulist puud. Nimelt suur tugev pikk kaheharuline mänd millel on nimetähed LK, mis on minu lähisugulase nimetähed tema mälestuseks. See oli tema soov kui lahkub siit ilmast, et mina puistaksin tuha ja leiaksin vaikes rahulikus paigas puu ja jäädvustaksin tema mälestuse sel viisil puule nimetähedega. Kaks puuharu sümboliseerib, et tegu oli kaksikutega. Kohapeal tutvusid puuga projektijuht Elle Tamm ja projekteerijad. Oli jutuks, et kohale tuleb geodeet ja märgib puu ülesse. Teine puu on kraavi kaldal olev suur vana tamm, mis on kasvanud koos eelnevate põlvedega Kuremäe maadel. Metsatukas kasvavad suured kuused ja männid, kased ja teised lehtpuud. 3. Oleme Kuremäe kinnistu raudtee poolsesse põllumaa serva istutanud kuuseheki, mis on tänaseks kasvanud 3-4m kõrgusteks puudeks (~50tk), eesmärgiga privaatsuse ja raudtee müra tõkkeks. Uue tee ehitusega ei täida need kuused meie jaoks enam oma olulist eesmärki, jäädes uue maantee raudtee poolsesse serva. Ümber istutamisele need puud vastu ei peaks ja seoses sellega palun leida võimalus asendusistutuseks minu poolt valitud kohta, et tekitada minu koduõuele uus privaatsus. 4. Uue 2+2 maantee ehitusega ehk teemüra kolimisega minu koduhoonete paigutuse mõttes siseõue on minul ja naaberkinnistute omanikel ühine soov, et hoonete poolne uue maantee serv saaks kaetud müratõkkeseinaga maksimaalses ulatuses Aavokati kinnistust kuni ringteelt pealesõidu raja algusesse. Samuti soovin kaasa rääkida müratõkkeseina visuaalses valikus, kuna see jääb nähtavaks kogu minule allesjääva kinnistu servast. Pool on lagedal põllul ja teine osa hõredas metsatukas, millest pool moodustavad lehtpuud, mis sügis-talv-kevad ei anna raagus oleku tõttu kattevarju. Soovin ka, et leiaksite võimaluse, teevajadusemaal, müratõkkest hoonete poole säilitada suured puud, mitte teha 100% lageraiet. Väga loodan, et teevajadusmaa hoonete poole on minimaalne ja projekteerija saab lahendada kraavide vajadused maantee äärde raudtee poolsesse serva. Minimaalselt vajaliku trassi lageraiet tehes tekkiva palgi puidu olen valmis lisaväärtusena omale võtma. 5. Tuleviku mõttes on mure ka talvise teehoolduse osas. Praegune olemasolev tee jääb uue maantee valmimisel kõrvalteeks, pean vajalikuks mainida ikkagi läbitavust talvisel perioodil kinnistutelt väljasõidu teedel. Loodan, et jätkuvalt on saab tagatud ka tulevikus toimiv teehooldus ja sõidetavus vanal lõigul. Vastasel juhul on põhimaanteele saamine häiritud ning põhjustab ebameeldivaid probleeme. Alajaama teed ja Korvi kalmistu sissesõidu teed hooldab Harku vald. Hetkel ei ole meile ette nähtud teehooldus teenust valla poolt talvisel ajal. Tundub mõistlik vallaga läbi rääkida ja leida võimalus kokkuleppeks, et saaks ühendada meie teed sama hooldusega. Oleme Harku valla elanikud. 6. Kuivõrd uus 2+2 maantee jääb nähtavaks minule ka Aavokati kinnistult, millel meil on ühine kinnistupiir, siis visuaali ja müra tagamiseks oleks lihtne lahendus rajada meie vahelisele kinnistu piirile 2020a ehitatud uue kõrgepingeliini alla maksimaalse kõrgusega muldvall. Palun leida võimalus muldvalli rajamiseks	5. Kinnistuga külgnev Tallinna ringtee lõik hakkab peale ümberehitust täitma kohaliku tee funktsiooni ning on kavas tulevikus üle anda kohalikule omavalitsusele, kes seejärel korraldab ka teehooldust. 6. Ettepanekut kaalutakse projekteerimise käigus ning rakendatakse privaatsust tagavaid meetmeid (nt muldvall, hekk, aed). 7. Maade omandamine toimub eelprojekti koostamise lõpus peale seda, kui on valminud krundijaotuskava, kus on maaerialduse piir ja pindala täpselt fikseeritud. Omandamine toimub vastavalt kehtivale seadusandlusele hüvitusväärtuse alusel. 8. Maaomanikku hoitakse projekteerimise käiguga kursis ning räägitakse läbi projekti erinevates etappides. 9. Eramaa omanikuga kokku leppimata eramaale ehitusmaterjali ja -masinate ladustamine ega maa juurdepääsuks kasutamine ei ole lubatud. Konkreetne ehitusettevõtte peab selleks sõlmima kokkulepped maaomanikega. Otsus: Punktis 1 esitatud ettepanekut trassi täpsustamiseks kaaluda edasise projekteerimise käigus, võimalusel arvestada. Punktis 2 esitatule vastavalt mõõdistada kaks üksikpuud ja leida projektlahendus, mis nende kasvutingimused säilitab. Punkt 3 osas - kui projektlahendusega on vajalik eramaal likvideerida olemasolev hekk, siis see asendada eraomanikuga kokkulepitavas asukohas. Punkt 4 toodu osas teostada projekti koosseisus mürauuring ning vastavalt selle tulemustele kavandada vajadusel müra leevendavad meetmed (nt müratõkked). Punktides 5, 7 ja 9 esitatu osas lugeda selgitused antuks. Punktis 6 toodud ettepanekuid privaatsuse säilitamiseks kaaluda edasise projekteerimise käigus, võimalusel arvestada. Punkt 8 osas - maaomanikku hoida projekteerimise käiguga kursis ning rääkida läbi projekti erinevates etappides.
--	--	--

		eesmärgiga tekitada privaatsus, müra vähenemine ja eraldatus, et tekiks taas koduõue tunne. 7. Kirjutan lahti , mis lähiaegadel on Kuremäe kinnistule Eesti Vabariigi vajadustest lähtuvalt rajatud: *2020 aastal ehitati Kuremäe ja Aavokati kinnistu piirile hiiglaslik uus kõrgepingemast. *2021 aastal ehitatakse Kuremäe kinnistuga piirnevale raudteele teine raudteeharu Kuremäe kinnistu poole. *2021 aastast planeeritakse ka 2+2 maanteed Kuremäe kinnistule. Ehk eelpool nimetatud protsesside käigus on allesjääva maa ja kinnisvara väärtus oluliselt vähenenud nii materiaalselt kui emotsionaalsel tasandil. Riigile on Kuremäe kinnistu võõrandatava maa väärtus kordades ja kordades olulisem ja suurem , võidab rohkem, kuna tekib võimalus suures ja pikas perspektiivis ülioluline teetaristu rajamine, mis ühendab paljusid oluliselt vajalikke liiklussõlmi ja annab võimaluse liikluse sujuvaks ja kiireks arendamiseks. Rõhutan, et praeguse töösoleva maantee lahendusega Kuremäe kinnistust allesjääva maa ja kinnisvara väärtus väheneb, mis ei võimalda vajadusel tulevikus müügihinna eest soetada uut samaväärselt väärtuslikku kinnisvara. Kuidas sellist olukorda arvestatakse, kuidas saadakse maaomanikud rahumeelselt ülisuure tee projektiga nõustuma? Palun sellega arvestada kui on aeg materiaalseks läbirääkimiseks ning sinna juurde kuuluvad ka ajaloolised sidemed, hingelised sidemed, uute olude talumine (ei saa keelduda tee ehitusest ehk sunniviisiline nõusolek tee ehituseks minule kuuluval kinnistul, müra suurenemine, jne). Seda tunnet ja rasket leppimist ei oska mõista ega aru saada ükski inimene, kes pole vastavas olukorras ise olnud ja läbi elanud. Piltlikult öeldes lõigatakse kogu eelnev elu pooleks. Pean mainima, et eelmisel aastal lahkus meie seast minu abikaasa, kes rääkis mulle üle 30a oma lugusid, kuidas tema oli oma lapsepõlve siin Kuremäe maadel veetnud ja kasvanud ja kuidas ta soovis rajada meile, oma perele kodu just siia, esiisade maadele ja mitte kuskile mujale. Selleks tekkis võimalus, kui Eesti Vabariik otsustas sundvõõrandatud maad tagastada järeltulijatele. Plaanist kahele pojale eraldada kinnistust osa, oma kodu rajamiseks, pean loobuma, sest 2+2 maantee äärde ei soovi kumbki pere tulla. Tasu, mida plaanib riik maksta, peab olema väärtus, mille eest saaks soetada asenduseks väärtusliku kinnisvara, mis tasakaalustaks tekkinud olukorda ja leevendaks meie pere lõhutud pikaajalisi väärtusi ja traditsioone. Meie elukeskkond saab olema tulevikus lõhutud, mõtetes juba praegu ja pakutavad leevendavad meetmed nagu nt müratõke, ei korva piisavalt harjumuspärast nauditavat olu. 8.Soovin, et minuga räägitakse läbi projekti erinevates etappides, arutatakse ja leitakse sobivaid lahendusi, mis tagaks minule olukorraga leppimise ja ma suudaks leida üles positiivse mõtteid ja saaks nautida Kuremäel elamist. 9.Lõppu mainin, et kui algab maanteetrassi ettevalmistus ja sellele järgnev ehitus, siis soovin, et ehitusega seotud seadmed ja masinad ei kasutaks objektile pääsemiseks alles jäävat Kuremäe kinnistut v.a. kui on minuga kokkulepitud kinnistu tarbeks vajalikud tööd.	
15	Keila metskond 269 (29501:011:0293) Keila metskond 292 (19801:001:2513)	Projekt hõlmab ka riigimaa katastriüksusi Keila metskond 269 (29501:011:0293), Keila metskond 292 (19801:001:2513) ja Keila metskond 293 (19801:001:2514), milliste volitatud asutus on RMK. Kooskõlastan eelprojekti järgmistel tingimustel: 1. Säilitada või projekteerida ja ehitada juurdepääsud kinnistutele Keila metskond 292 ja Keila metskond 293. Ehitusprojekt esitada RMKle kooskõlastamiseks.	Põhjendus: 1. Juurdepääs Keila metskond 292 ja 293 kinnistutele (katastritunnused vastavalt 19801:001:2513 ja 19801:001:2514) säilitatakse kavandatavalt kogujateelt. Projekteerimise käigus võib seoses kavandatava kergliiklustunneliga juurdepääsu asukoht täpsustuda, see selgub edasise projekteerimise käigus. Ehitusprojekt esitatakse arvamuse andmiseks RMK-le. 2. Punktides 2-6 esitatud tingimused võetakse teadmiseks ja arvestatakse nendega.

	Keila metskond 293 (19801:001:2514)	2. Arendusalale jäävate puude raieks riigimetsamaal metsateatis ja raie tingimused taotleda RMK Edela regioonilt (edela.regioon@rmk.ee). Raiutav puit kuulub RMK-le. 3. Tööde käigus tekkivad pinnasekahjustused likvideerida. 4. Tagada jäätmekäitlus ja ümbritseva ala korrashoid. 5. Kavandataivate riigimaanteede aluste kinnistute jagamise korraldab ja finantseerib arendaja. Kinnistu jagamine teostada koostöös RMK Kinnisvaraosakonnaga. Jagamise järgselt taotleda Keskkonnaministeeriumilt kinnistu üleandmist Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. 6. Ehitustöödega alustamisest ja prognoositavast kestusest riigimetsamaal palun teavitada RMK Lääne-Harjumaa metskonda ette vähemalt 7 kalendripäeva e-posti aadressil laane-harjumaa@rmk.ee.	Otsus: Juurdepääsud Keila metskond 292 ja 293 kinnistutele (katastritunnused vastavalt 19801:001:2513 ja 19801:001:2514) tagada kavandatavalt kogujateelt. Ehitusprojekt esitada arvamuse andmiseks RMK-le. Punktides 2-6 toodust lähtuda tööde kavandamisel ja edasisel projekteerimisel.
16	Kotkasule 19801:012:0960 S.S.	(selgituste küsimine) 1) Kuidas pääsevad jalgsi liiklevad elanikud edaspidi üle maantee, et suunduda Valingu rongijaama? Millised on teie poolsed lahendused? 2) Kuna antud piirkonnas elab palju metskitsi ja muid ulukeid, siis kuidas on tagatud loomade edaspidine liikumine kahe metsa vahel, mida kavandatud 2+2 maantee takistab? 3) Samuti huvitab mind kompenseerimise ulatus, kuna minu maadest võetakse tükk ära. Millised on tingimused ja tähtajad? Millal võetakse minuga ühendust?	Selgitused: 1. Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, algselt põhimaanteele Valingu bussipeatuste piirkonda kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). See tagab jalakäija ühenduse Valingu rongijaamaga. 2. Loovälja talu tee ja Tallinna ringtee ristmiku tänase asukoha lähedusse on planeeritud suurulukite läbipääs. 3. Maade omandamine toimub eelprojekti koostamise lõpus peale seda kui on valminud krundijaotuskava, kus on maaeralduse piir ja pindala täpselt fikseeritud. Omandamine toimub vastavalt kehtivale seadusandlusele hüvitusväärtuse alusel.
17	Lillevälja tee elamugrupi ühispöördumine T.K. Lillevälja tee 7 72701:002:0995 Lillevälja tee 2 72701:003:0409 Lillevälja tee 4 72701:003:0411 Lillevälja tee 6 72701:003:0412 Lillevälja tee 8 72701:001:1087 Lillevälja tee 5 72701:002:0994 Lillevälja tee 9 72701:002:1001	Lähtudes 15.06.2021 veebikeskkonnas toimunud Riigitee 11 Tallinna ringtee (E265) Valingu-Keila lõigu km 34,0-38,0 projekti avalikust arutelust, oleme jõudnud ühisele otsusele, et projekteeritavat Valingu JJT tunnelit Tallinna ringtee alt ei tohi mingil juhul nihutada Keila suunas Tutermaale või Valingule või mis veel hullem, kogunisti ehitamine ära jätta. Argumendid meie esitatavale nõudmisele on alljärgnevad: 1. Tunnel planeeritaval kohal on eluliselt vajalik meie asumi elanikele selleks, et pääseda mugavalt ja ohutult ehitatavale ja osaliselt juba olemasolevale Välja tee kergliiklusteele, mis ühendab juba praegu meid Sauega ning mida me kõik tihedalt kasutame. Saue on loogiline ja lähim tõmbekeskus, kus on tervisekeskus, teenindus ja kaubandus, kool, lasteaed, ettevõtted, kus töötavad mitmed meie asumi elanikud, lisaks ka vallavalitsus; 2. Kui tunnel nihutada Keila suunas, siis selleks, et pääseda kergliiklusteele, tuleb algatuseks liikuda Saue suhtes vales suunas ja seejärel alles tagasi Saue suunas. Lisandub mõttetu mitme kilomeetri pikkune lisateekond. Kui koolibuss hakkab liikuma ja peatuma kogujateel teisel pool ringteed, siis ei ole meie lastel võimalik ohutult jõuda ka koolibussile ja koolibussilt tagasi koju; 3. Kogujatee uue ehitatava raudteeviadukti alt ei ole alternatiiviks tunnelile, sest nagu selgus ka arutelul, ei ole sellele tee planeeritud kergliiklusteed (või jalgteed). Lisaks hakkab sellel teel viadukti alt toimuma suhteliselt intensiivne liiklus Välja tee elurajooni suunalt, kui sealt soovitakse sõita Kanama liiklussõlme suunas ja seda just hommikusel tipptunnil kui kooli lähevad lapsed jalgsi või jalgrattaga. Samuti ei ole selge, kas sellele kogujateele on planeeritud tänavavalgustus; 4. Veebikoosolekul kõlasid ka Valingu kandi inimeste mured, et kuidas nemad pääsevad Valingu raudteejaama, kui tunnel on nii kaugel, kuid nemad said meie arvates vastuse, mis kinnitas, et neil jääb mitu valikut, kuidas raudteejaama liikuda – neil on alternatiivid, mis meie asumi elanikel puuduvad;	Põhjendus: 1. Lillevälja tee elanike kergliiklejate ühendus Sauega tagatakse, eskiislahendust on täiendatud ning Lillevälja tee ja Saue ühendamiseks on kavandatud uus jalgratta- ja jalgteelõik paralleelselt raudteega, mis viiakse kokku varasema projektlahendusega viadukti piirkonnas. 2. Menetluse käigus selgunud asjaolusid arvestades ning peale konsultatsioone kohalike omavalitsustega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, muudetakse eskiislahendust, algselt põhimaanteele Valingu bussipeatuste piirkonda kavandatud kergliiklustunnel nihutatakse Tutermaa tee piirkonda (Kangru ja Piimaka kinnistute lähedusse). Koolibussi trajektoorile kavandatakse vajadusel täiendav peatus Välja tee ja Toominga tee lähedusse, millele tagatakse kergliiklejate ligipääs ja ühendus raudtee äärde kavandatud jalgratta- ja jalgteega. 3. Eskiislahendust on täiendatud ning Lillevälja tee ja Saue ühendamiseks on kavandatud uus jalgratta- ja jalgteelõik paralleelselt raudteega. 4. Valingult saab Valingu raudteejaama kavandataivate põhimaantee paralleelselt kulgevate jalgratta- ja jalgteel (maantee põhjaküljel) ja kogujatee (maantee lõunaküljel) kaudu. Tutermaa tee piirkonda kavandatava kergliiklustunneli kaudu on võimalik suunduda põhimaantee alt läbi. 5. Eskiislahendust on täiendatud ning Lillevälja tee elanike Sauele liiklemise võimaldamiseks on kavandatud uus jalgratta- ja jalgteelõik paralleelselt raudteega, mis võimaldab lühima teekonna perspektiivse raudteepeatuseni.

		5. Tulevikus on planeeritud Välja tee äärde ka uus võimalik rongi peatuskoht ja Saue busside lõpp peatus/tagasipöörde koht. Ilma jalakäijate tunnelita on keeruline ka jõuda rongi peatuskohta ja edendada jätkusuutlikku ühistranspordi kasutamist. Kokkuvõtteks - Lillevälja tee elanikel on õigus ja vajadus kasutada kergliiklusteed ühenduseks Sauega ja seda ilma mitmeid kilomeetreid teekonnale lisamata.	
18	Alajaama tee 1 19801:012:0066 Alajaama tee 1a 19801:012:0067 T.S.	Mure selline, et pärast ca 5 aasta tagust Alajaama tee ja Paldiski mnt. ristumiskoha teetöid ei voola liigne sadevesi enam meie krundilt kraavide kaudu ära vaid just koguneb meile Meie jaoks läks olukord hullemaks. Kevaditi lausa uputab. Aastad on möödunud ja mingeid arenguid pole näha. Minuteada lasi meie majast naaber Jaanus Lohur ka teha kas mõõtmised või tööprojekti. Ühesõnaga sadevee ärajuhtimisega peaks mingi lahenduse leidma, et eelnev normaalne olukord taastada.	Põhjendus: Eelprojekti töömahtude piir on Männiku tee ristmiku läheduses, Alajaama tee jääb sealt Tallinna poole ning Alajaama tee ristmikulahendus projektalasse ei kuulu. Eelprojekti koostamise käigus on siiski põhjendatud analüüsida Alajaama tee ristmiku piirkonna sademevee lahendust seoses eelprojekti alalt sademevete ärajuhtimise vajadusega, et projekteerida toimiv terviklahendus. Vajadusel muuta töömahtude piiri. Otsus: Eelprojekti koostamise käigus analüüsida Alajaama tee ristmiku piirkonna sademevee lahendust seoses eelprojekti alalt sademevete ärajuhtimise vajadusega, et projekteerida toimiv terviklahendus. Vajadusel muuta töömahtude piiri.
19	Väljaotsa 19801:012:0093 Mõisa 19801:012:0082	1.Kinnistute- ja nende osade vahetuse küsimus Esiteks märgib puudutatud isik, et projekteerimistingimuste eskiislahenduse (Lisa 2) kohaselt ei hõlma teemaa kogu ulatuses puudutatud isikule kuuluvaid kinnistuid (19801:012:0093 ja 19801:012:0082) vaid üksnes osa sellest. Tõdeda tuleb küll asjaolu, et teemaa läbib kinnistuid nende keskelt, lõigates kinnistud sisuliselt kaheks, mille tulemsena moodustub maakorralduslikult kolm eraldiseisvat kinnisasja. Teemaa osa hõlmab suhteliselt suure osa kinnistutest ja vähendab nende pindala ja väärtust, kuid ei muuda maaüksuste arendamist ja nende kasutamist tervikuna võimatuks. Sellest tulenevalt on jätkuvalt võimalik puudutatud isikutele kuuluvate kinnistute ja nendega piirnevate kinnistute kasutamine ja arendamine ulatuses, mis ei piirne teemaa katastriüksusega ega lähe vastuollu seadusega riigitee kasutamiseks ja haldamiseks ettenähtud nõuetega. Üheks selliseks on riigile kuuluv Vana-Sepperi, Tutermaa küla, Harku vald kinnistu (19801:001:3572), mille lõikab rajatav riigitee ja selle juurde loodav teemaa katastriüksus keskelt pooleks nii, et kinnistu järele jäävate osade eraldi arendamisne ei oleks sisuliselt võimalik. Samas Vana-Sepperi kinnistu teemaa moodustamisest järele jäävate osade liitmisel puudutatud isikule kuuluvate kinnistutega moodustuks ühtne terviklik maaüksus, mille arendamine oleks perspektiivne. Eeltoodust tulenevalt ja võttes aluseks projekteerimistingimuste eskiislahendusel (Lisa 2) näidatud teemaa katastriüksuse potentsiaalset asukohta tuleks projekteerimistingimuste menetluses kaaluda puudutatud isikule kuuluvate kinnistute (19801:012:0093 ja 19801:012:0082) riigitee alla jääva osa (teemaa katastriüksuse) ja Riigile kuuluva ning riigitee alla mitte jääva kinnistu registriosa nr 15484250 (19801:001:3572 Harju maakond, Harku vald, Tutermaa küla, Vana-Sepperi) vahetuse võimalust (vt. Lisa 1 punkt nr 6- tähistatud plaanil viirutatult) Kinnistute avalikes huvides omandamise seaduse § 24 alusel, et tulevikus oleks neid võimalik arendada ühtse maaüksusena. 2. Transpordiameti kooskõlastused puudutatud isikule kuuluvate kinnistute arendamiseks ja detailplaneeringu kehtestamiseks Tulenevalt asjaolust, et vaidlusaluse riigitee (Keila põhjapoolne ümbersõit) rajamiseks vajaliku teemaa katastriüksuse moodustamisega ei piirata tervikuna puudutatud isikule kuuluvate kinnistute kasutamist, tuleb projekteerimistingimuses sätestada muuhulgas, et Transpordiamet on nõus kooskõlastama riigitee (teemaa katastriüksuse) alla mitte jäävate puudutatud isiku kinnistute arendustegevuse ja detailplaneeringu kehtestamise ega sea sellele kintsendusi või piiranguid v.a. mis on seadusega ette nähtud riigitee	Põhjendused: 1. Kinnisasjade vahetuse võimalusi on põhjendatud edaspidi kaaluda, seda enam kui samas piirkonnas esineb vahetamiseks sobilikku riigimaad. Maade hindamine ja asendusmaa valik toimub eelprojekti koostamise lõpus peale seda kui on valminud krundijaotuskava, kus on eramaast omandatava maaeralduse piir ja pindala täpselt fikseeritud. 2. Käesoleva projekteerimistingimuste menetluse raames ei ole Transpordiametil võimalik ega kohane anda kinnitust või kooskõlastust mõne teise haldusmenetluse kohta, sh ettepanekus taotletu osas. Kooskõlastuse/mittekooskõlastuse konkreetsele detailplaneeringule saab anda vastava haldusmenetluse raames. Küll aga on Transpordiametil eesmärk Keila põhjapoolsele ümbersõidule viiva teeosa eelprojekti koostamise lõpptulemusena veenduda riigitee teelaheduse ruumivajaduses ning omandada selleks vajalik maa. See võimaldab eelprojekti valmimise järel üle vaadata üldplaneeringute tasandil perspektiivse teelahenduse elluviimiseks seatud piirangud ja neist vabastada teelahenduse jaoks mittevajalikud maa-alad, sh alad Väljaotsa ja Mõisa kinnistutest. 3. Väljaotsa 19801:012:0093 ja Mõisa 19801:012:0082 katastriüksustel riigiteedelt olemasolevad juurdepääsud puuduvad. Antud juhul on ettepanekus taotletud riigimaanteedelt uute juurdepääsude rajamist. Selgitame, et projekteerimistingimuste p 5.2.6. kohaselt uusi mahasõite ega ristmikke põhimaanteelt riigitee projektiga ei kavandata ega rajata. Punkt 5.2.6 ei piira eraisiku võimalust taotleda tee omanikult nõudeid avaliku teega ühinemiseks ning rajamiseks omal kulul. Eesmärgipärane on juurdepääsude küsimus antud kinnistute puhul (Mõisa ja Väljaotsa) lahendada alale koostatava planeeringu käigus, et tagada terviklahendus, mis arvestab muuhulgas kavandatava arendustegevus iseloomu ja sellega kaasnevat liiklussagedust ja -koosseisu. Eskiislahenduses on eelnimetatud kinnistute perspektiivse juurdepääsu vajadust silmas peetud. Säilitatud on kohalikuks teeks üle antav olemasolev Tallinna ringtee lõik pikkuses, mis võimaldab selle tee kaudu kinnistutele ühise juurdepääsu (ja teedevõrgustiku) lahendada mobiilimasti piirkonnast (vt lisatud skeem).

	kasutamiseks või selle haldamiseks. Nimetatud täiendus projekteerimistingimustes on vajalik puudutatud isikule õiguskindluse loomiseks, et tema omandiõigusi vaidlusaluste kinnistute suhtes ei piirata riigi poolt rohkem, kui on hädavajalik riigitee ja selle teenindamiseks vajaliku maa moodustamiseks (teemaa katastriüksus). 3. Projekteerimistingimustes puudutatud isiku kinnistutele ligipääsuteede ja riigiteelt mahasõitude lahendamine Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.2 “Riigitee, sh ristmikud ja mahasõidud” kohaselt lahendatakse projekti koostamise raames ka riigiteelt mahasõidu võimalused ehk ligipääsud piirnevatele kinnistutele. Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.2.1. sätestab, et projekti koostamisel tuleb lähtuda Lisas 2. Eskiisjoonised toodud teede ja rajatiste eskiislahendusest ning projektlahendus täpsustab ehitusprojekti edasise koostamise käigus. Seega tuleb juba projekteerimistingimuste eskiislahenduses näha ette vajalikud riigiteelt mahasõidud, mida käesoleval juhul Lisa 2 Eskiisjooniselt puudutatud isikule kuuluvate kinnistute suhtes ei nähtu. Seetõttu tuleb antud projekteerimistingimuste menetluse etapis lahendada riigiteelt mahasõidud puudutatud isikule kuuluvatele kinnistutele, Seda eeldades põhjusel, et projekteerimistingimuste eelnõu p 5.2.6. kohaselt täiendavaid mahasõite, mis eskiislahendusest ei nähtu, projektiga ei kavandata, mis edaspidiselt viiks puudutatud isiku omandiõiguste olulise riiveni ja arendustegevuse piiramiseni. Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.2.5. kohaselt tuleb projekteerimistingimuste kohaselt projekteerida kõrval- ja kogujateedelt mahasõidud majapidamistele ja kinnisasjadele, mille olemasolev juurdepääs likvideeritakse seoses põhimaantee ehitusega. Sellest lähtuvalt esitab puudutatud isik ettepaneku näha projekteerimistingimustes ette vajadus projekteerida vajalikud mahasõidud puudutatud isikule kuuluvatele kinnistutele projekteeritavatelt riigiteedelt ja rittmikelt järgmiselt (vt. Lisa 1- sisse- ja väljasõidud): a) Katastriüksuse „Väljaotsa“ sisse- ja väljasõit Tallinn-Paldiski maanteele (p 1). b) Katastriüksuse „Väljaotsa“ sisse- ja väljasõit Tallinna Ringteele (p 2). c) Katastriüksuse „Mõisa“ „Keila põhjapoolse ümbersõidu“ trassist lõuna poole jääva osa sisse- ja väljasõit Tallinna Ringteele (p 3). d) Kahesuunalise liiklusega kogujatee katastriüksuste „Vana-Sepperi“ ja „Mõisa“ „Keila põhjapoolse ümbersõidu“ trassist põhja poole jäävate osade ning „Keila kirikumõisa“ katastriüksusele sisse- ja väljasõitude jaoks (p 4). e) Kogujatee „4“ sisse- ja väljasõit Tallinna Ringteele (p 5). Puudutatud isik palub lisada eeltoodud mahasõidud projekteerimistingimuste eskiisjoonistele (Lisa 1 ja Lisa 2) ning esitada need tutvumiseks puudutatud isikule (Lisa 1 ja Lisa 2). Mahasõitude määramine projekteerimistingimustes ja projekteerimine käesolevas menetlusetapis on oluline puudutatud isikule, sest nendest lähtutakse puudutatud isikule kuuluvate ja riigiteega piirnevate kinnistute detailplaneeringu menetluses.	 Perspektiivse ühise juurdepääsu asukoht Väljaotsa ja Mõisa kinnistutele Detailplaneeringu käigus on vajadusel võimalik kaaluda ka alternatiivseid juurdepääse (näiteks Alajaama tee Tallinn–Paldiski mnt poolsest osast), kuid seda on eesmärgipärane teha detailplaneeringu raames komplekselt planeeritava ala teedevõrgustiku väljaarendamisega, lähtudes planeeritavast maakasutuse funktsioonist ning kaasates vajalikud menetlusosalised. Üheaegselt Keila lõunapoolse ümbersõidu realiseerumisega on võimalik eelnimetatud kinnisasjadele kavandada täiendav ühine juurdepääs perspektiivselt turboringristmikult (vt lisatud skeem).  Keila lõunapoolse ümbersõidu rajamisel võimalik täiendav juurdepääsu asukoht Väljaotsa ja Mõisa kinnistutele (turboringristmikult). See juurdepääs jääb pärast Keila põhjapoolse ümbersõidu väljaehitust (mis poolitab kinnistud põhjapoolse ümbersõidutee ning Tallinna ringtee vahelise ala ainsaks juurdepääsuks.
--	--	---

			Tuleb arvestada, et etapi I (Tallinna ringtee 2+2 lahendus), Keila lõunapoolse ümbersõidu ja Keila põhjapoolse ümbersõidu väljaehitus võib toimuda kõik eri aastatel. Eelprojektide koostamisel arvestada ja vastava lõigu projektis näidata perspektiivsena viimasel skeemil nooltega tähistatud perspektiivsete juurdepääsude asukohad. Otsus: 1. Võtta teadmiseks, et maaomaniku eelistus on eramaast omandatava maa vahetamine riigimaaga. Ettepanekud 2 ja 3 jätta arvestamata, kuid selguse huvides eelprojektide koostamisel arvestada ja vastava lõigu projektis näidata perspektiivsena viimasel skeemil nooltega tähistatud perspektiivsete juurdepääsude asukohad.
20	Lillevälja tee 8 72701:001:1087 N.I.	Arvestades naabrite vastuseisu eelmisele projekteeringule ja paratamatut vajadust leida lahendus, mõistan et nüüdseks on tegemist sellise vältimatu alternatiiviga ja olen käesoleva planeeringu viisiga nõustunud. Siiski soovin veelkord ka kirjalikult rõhutada, et hetkel arutluses oleva piiripealse lahenduse asukoht jääks maksimaalseks minupoolseks kompromissiks. Nii nagu telefoni teel arutasime, sooviksin teada, kas maa võõrandamise asemel oleks võimalik leida mingi muu lahendus - näiteks mingitlaadi servituudi andmine? St et olen nõus, et minu omandis olevale krundile osaliselt selline jupp taristust luuakse ja seda avalikult kasutatakse. Põhjus seisneb selles, et krundi suurus on täpselt 2 hektarit ja selle vähenemisega muutuks maa sihtotstarve maatulundusmaast elamumaaks. Seda ma tõesti ei sooviks. Ehk oleks võimalik, arvestades asjaolusid, sellise lahenduse puhul vastu tulla.	Põhijendus: Lillevälja tee elanikke Sauega ühendava jalgratta- ja jalgteel kulgemise osas maaomanikega peetud asukoha läbirääkimiste tulemusena eskiislahendusega kavandatav jalgratta- ja jalgteelõik enam Lillevälja tee 8 kinnisasjaga ei kattu, vaid kulgeb läbi Piibelehe kinnistu. Otsus: Võtta seisukoht teadmiseks.
21	Piibelehe 72701:002:0999 Lillevälja tee 9 72701:002:1001 U.P.	Oleme nüüd perega ja naabritega arutanud kergliiklustee asukohta. See välja pakutud lahendus kahjuks ei sobi meile kuidagi. Oleme selle krundi kunagi ostnud sellel eesmärgil, et saaksime olla rahu ja vaikusel nii, et keegi meid ei segaks. Pakutud tee aga hakkaks tooma meie nn õuele palju inimesi ja seega oleks meie privaatsus rikutud. Teiseks, oleme antud alale 15 aasta jooksul rajanud oma aiamaad (marjapõõsad, õunapuud, ploomipuud, kasvuhoone jne.) Ning kolmandaks, krundi piirile oleme kasvatanud heki, millel on emotsionaalne väärtus, kuna selle istutas minu ema, keda kahjuks enam ei ole :-(Kunagi vaatasime kogu meie elanikega, kes me siin metsas oleme, et hakkame saama üle tee tunneli kaudu, mis oli planeeritud uue tee alt läbi (meist natuke Keila poole) ja olime sellega ka arvestanud. Kui tõesti muud võimalust ei ole, siis pakun välja ühe lahenduse, mis tähisatatud meiliga kaasas oleval joonisel punase joonega. Kuigi peab tunnistama, et see lahendus ei meeldi kindlasti meie naabritele Lillevälja tee 7 (ei tahaks sellepärast ka naabritega riidu minna). Palun, et äkki ikka leiate võimaluse rajada kergliiklustee uue riigitee 11 kõrvale (kus on maha ja pealesõidud).	Põhijendus: Lillevälja tee elanikke Sauega ühendava jalgratta- ja jalgteel kulgemise osas on maaomanikega peetud asukoha läbirääkimiste tulemusena eskiislahendusega kavandatava jalgratta- ja jalgteelõigu asukoht leitud üle Piibelehe kinnistu (algselt oli kaalumisel Lillevälja tee 8 ja Piibelehe kinnistute piiril). Alternatiivselt oli kaalumisel ka trajektoor Tallinna ringteega paralleelse ehituses oleval lõigu uue kogujatee kõrval, kuid kitsaste olude tõttu Laane kinnisasjaga (72501:001:0262) kohakuti jalgratta- ja jalgteed mahutada ei õnnestu. Lahenduse miinuseks oleks olnud ka väiksem kasutusmugavus vahetult sõidutee servas ning pikem trajektoor perspektiivsesse viadukti alla kavandatavasse raudteepeatusesse. Privaatsuse säilitamiseks kaalutakse projektlahenduse koostamise käigus jalgratta- ja jalgteelõigu alguses (alustamisel/üleminekul erateeks) sobilike liiklusmärkide ja/või muude erateest märku andvate meetmete paigaldamist. Otsus: Kavandada Lillevälja tee elanikke teenindava jalgratta- ja jalgteelõik vastavalt eskiislahenduses näidatule. Kaaluda ja vajadusel rakendada privaatsust säilitavaid ja erateest informeerivaid meetmeid.

a. Piirnevate kinnisasjade loetelu, mille osas maaomanikud arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis on toodud kinnisasjad, mis olid menetlusse kaasatud, kuid mille osas projekteerimistingimuste menetluse käigus maaomanikud kirjalikku arvamust ei avaldanud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus	Alajaama tee 22	19801:012:0144	Antoni	72701:003:0164	Kalgi	72701:001:1355
Aavokati	19801:012:0249	Alajaama tee 24	19801:012:0700	Aruvälja	72601:001:0357	Kasepõllu	72701:001:1958
Alajaama tee 16	19801:012:0450	Alajaama tee 6	19801:012:0930	Aruvälja-Metsa	72701:003:0191	Keila kirikumõis	19801:012:0267
Alajaama tee 1b	19801:001:2652	Alajaama tee 8	19801:012:0910	Aruvälja-Võsa	72701:002:0703	Kiisa	19801:012:0137
Alajaama tee 20a	19801:012:0077	Alajaama tee L1	19801:001:2395	Hoidla	72701:001:1351	Kiisa	19801:012:0138
		Allikmaa	19801:012:0326	Kaare	72701:001:1962	Kiisa	19801:012:0139

Kopli	29501:011:0033
Korvi	72701:003:0396
Korvi kalmistu	19801:012:0108
Kureallika	19801:012:0400
Kuuseheki	72701:001:1960
Lillevälja tee 10	72701:001:1086
Linumäe	19801:012:0206
Linumäe-I	19801:012:0207
Lubjaahju	72701:001:1353
Luige	19801:012:0410
Mõisa	72701:003:0181
Mõisa	72701:003:0179
Mõisa	19801:012:0081
Mõisapõllu	19801:012:0083
Männiku	72701:003:0331
Männiku	72701:003:0332
Männiku tee 10	19801:012:0585
Männiku tee 12	19801:012:0044

Müüri	72701:002:1741
Paju	72701:003:0342
Piimaka	19801:012:0430
Pikkmaa	72701:002:0629
Põllukivi	72701:001:1961
Pähklisalu tee 1	72701:002:1279
Pähklisalu tee 3	72701:002:1281
Pähklisalu tee 4	72701:002:0772
Pähklisalu tee 6	72701:002:0771
Rumbergi	19801:012:0641
Rumbergi	19801:012:0642
Saare	72701:001:1515
Saare	19801:012:0127
Tagametsa	72701:003:0149
Tamme	72701:002:0825
Tammekivi	72701:002:0958
Tammepuu	72701:002:0959
Tammiste	72701:002:1055

Teelehe	19801:012:0620
Tutermaa tee	19801:012:0373
Tuuleveski	72501:001:0258
Uus-Allika	19801:012:0132
Vana-Allika	19801:012:0131
Võsu	72701:003:0395
Ööbiku tee 1	72701:001:1356
Ööbiku tee 9	72701:003:0074
Ülase	72701:002:0827
Ülejõe	19801:001:2493
Ülejõe tee	29601:001:0153
Ülejõe tee 10	29601:007:0220
Ülejõe tee 11	29601:007:0013
Ülejõe tee 12	29601:001:0362
Ülejõe tee 14	29601:001:0409
Ülejõe tee 2	29601:001:0108
Ülejõe tee 2c	29601:001:0114
Ülejõe tee 3	29601:007:0014

Ülejõe tee 4	29601:007:0025
Ülejõe tee 5	29601:007:0021
Ülejõe tee 6	29601:007:0230
Ülejõe tee 7	29601:007:0240
Ülejõe tee 8	29601:007:0180
Ülejõe tee 9	29601:007:0250
Ülejõe tee T1	29601:001:0282
Ülesõidu tn 43	29601:001:0388

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