

### Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

#### 1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Muinsuskaitseamet  Alus: EhS § 31 lg 4 p 1; MuKS § 14, § 58  Kiri 21.09.2021 nr 5.1-17.6/2551-1	<p>1) Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri–Vaida lõigul asukohas Harju maakond, Rae vald paiknevad mälestised: kultusekivi reg-nr 18791 kv, kultusekivi reg-nr 18794 kv, kultusekivi reg-nr 18818 kv, kultusekivi Nõiakivi reg-nr 18734, kultusekivi reg-nr 18797, kivikalme reg-nr 18789 kv, hiiekoht Taara Tammemägi reg-nr 18714, püha: allikas ID 14017. Muinsuskaitseameti seisukoht: Muinsuskaitseadus (edaspidi MuKS) näeb ette, et kui kinnismälestise või selle kaitsevööndi alal rajatakse ehitise 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: Ümberehitatavale Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri–Vaida lõigule jäävad järgnevad arheoloogiamälestised: o Kultusekivi reg-nr 18791 kaitsevöönd; o Kultusekivi reg-nr 18794 kaitsevöönd; o Kultusekivi reg-nr 18818 kaitsevöönd; o Kultusekivi Nõiakivi reg-nr 18734 kaitsevöönd; o Kultusekivi reg-nr 18797 kaitsevöönd; o Kivikalme reg-nr 18789 kaitsevöönd; o Hiiekoht Taara Tammemägi reg-nr 18714. Lisaks jääb projektiala serva Tartu Ülikooli arheoloogiateadete andmebaasis registreeritud muistis: o Püha: allikas ID 14017 (katastril nr. 65301:001:0141).</p> <p>2) Hiiekoht Taara Tammemägi (reg-nr 18714) on ajalooline looduslik pühapaik, mis koosneb pühast mäest ja pühast tammest mäe idaservas. Mäe pühaduse kohta on arvukalt arhiiviteateid, samuti on paiga usundilisest kasutamisest jälgi tänapäeval. Mäel võib leiduda ka arheoloogilist kultuurikihti. Ajalooliste allikate põhjal on teada, et kunagi kasvas mäel rohkem puid. Hetkel on mägi Maa-ameti kultuurimälestiste kaardil tähistatud tingmäärgiga, kuid paik ise on olemuse poolest pindalaline mälestis (mida ümbritseb 50 m laiune kaitsevöönd) ning lähtuvalt mälestise olemusest pühapaigana ei saa eeldada seda üksnes tingmäärgiga kuvatud 1 m<sup>2</sup> alal. Mälestise maa-alaliseks muutmise menetlus on Muinsuskaitseameti lähiaastate tööplaanis. Ajalooline looduslik pühapaik on olulise inimõjuta rahvapärilise ohverdamise, pühakspidamise, ravimise, usulise või rituaalse tegevusega seotud asi või maa-ala (MuKS § 11 lg 6). Loodusliku pühapaiga puhul tuleb säilitada olemasolev olukord ja seetõttu Muinsuskaitseamet ei pea lubatavaks kaardil (vt Lisa 1) tähistatud alal tee-ehituste ja sellega seonduvaid ehitusteid. Muinsuskaitse esmaseks põhimõtteks on mälestiste maksimaalne võimalik säilitamine. Muinsuskaitseaduse (edaspidi MuKS) § 3 sätestatud muinsuskaitse põhimõtete kohaselt tuleb mälestiste kaitsmisel lähtuda ettevaatuspõhimõttest, mille kohaselt peavad mälestisele suunatud tegevused vähendama nende hävimise ohtu ning toetama väärtuste säilimist. Muinsuskaitseaduses sätestatud säilitamisprintsipi kohaselt (§ 33) peab igaüks hoiduma tegevusest, mis võib mälestist ohustada, rikkuda või selle hävitada. Mälestise kaitsevööndi eesmärk on tagada mälestise säilimine sobivas ja toetavas keskkonnas, mälestise vaadeldavus ning arheoloogilise kultuurikihi säilimine.</p> <p>3) Kui Peetri–Vaida lõigu rekonstrueerimisega seotud kaevetööd jäävad ülejäänud mälestiste kaitsevööndites olemasoleva teetammis sisse, ei ole arheoloogiline uuring nendel kaevetöödel vajalik. Väljapool olemasolevat teetammis toimuvat kaevetöödel tuleb arheoloogiamälestiste kaitsevööndites tagada arheoloogilise uuringu läbiviimine (meetodiks: kaevetööde arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised kaevamised).</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Võetakse teadmiseks ning info projektialal asuvatest mälestistest kantakse projekti seletuskirja.</li> <li>2) Tulenevalt Muinsuskaitseameti 21.09.2021 kirjas esitatud nõudest, on muudetud eskiislahendust, nihutatud Trefi tee piirkonda kavandatud Aaviku liiklussõlme osaks olevat peale- ja mahasõitu Patika suunas niipalju, et hiiekoha Taara Tammemägi kaitsevööndisse teerajatisi ei kavandata. Nihutus tingib maavõranduse vajaduse suurenemise külgnevast eraomandis olevast Teeäärse kinnisasjast (katastritunnus 65302:001:0093).</li> <li>3) Võetakse teadmiseks ja arvesse. Objekti Kultusekivi Nõiakivi reg.nr 18734 kaitsevööndis eskiislahendusega tegevusi ei ole kavandatud.</li> <li>4) Võetakse teadmiseks.</li> <li>5) Võetakse arvesse ning info kajastatakse projekti seletuskirjas.</li> </ol> <p><b>Otsus:</b> Võtta esitatud info teadmiseks ning kajastada mälestiste asukohad ja nendega seonduv info projektis (asukohad ja kaitsevööndid joonistel, muu info ja kaitsekord seletuskirjas). Hiiekoha Taara Tammemägi kaitsevööndisse muudetud eskiislahenduse alusel tee-ehitust ei ole kavandatud.</p>

		<p>Kaevamisel tuleb arvestada seisakutega, et arheoloogile oleks tagatud pinnases leiduva arheoloogilise materjali tuvastamine ja dokumenteerimine. Kaevetöödel peab olema ekskavaatori varustuses ka hammasteta kopp. Samamoodi tuleb arheoloogilised uuringud läbi viia Kultusekivi Nõiakivi reg-nr 18734 kaitsevööndis, arvestades muuhulgas asjaolu, et seal asub kirjeldatud püha allikas (kivist 50 m loodes). Allikas on tänapäevaks suuresti kuivanud, kuid pinnases võib leida arheoloogilisi leide seoses minevikus toimunud allika kasutamisega.</p> <p>4) Arheoloogilisi uuringuid peab läbi viima vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46-47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69-70). Arheoloogilise uuringu tegijad on leitavad kultuurimälestiste registrist „Mälestised“ → „Majandustegevusteed ja pädevustunnistused“ → „Filtreerimine, arheoloogiamälestised“ <a href="https://register.muinas.ee/public.php?menuID=activitylicence">https://register.muinas.ee/public.php?menuID=activitylicence</a> Arheoloogiliste uuringute läbiviija otsimise ja sobiva aja kokkuleppimisega tuleb alustada aegsasti, kuna vastava pädevusega isikute ja ettevõtjate arv on piiratud. Samuti tuleb arvestada sellega, et seadusest tulenevalt (MuKS § 47) peab arheoloog Muinsuskaitseametile esitama uuringuteatise vähemalt 10 päeva enne uuringu toimumist ning uuringu lubamise otsuse tähtaeg on kuni 30 päeva alates uuringuteatise esitamisest.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Muinsuskaitseameti määratud arheoloogilise uuringu osas on juriidilisel isikul võimalik taotleda uuringukulude hüvitamist töödele kulunud maksumusest poole ulatuses (maksimumsummas 1500 eurot). Täpsem info hüvitise taotlemisest Muinsuskaitseameti kodulehel (<a href="https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringutehuvitamine">https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/uuringutehuvitamine</a>).</li> <li>• Kui tööd piirduvad ainult mälestise kaitsevööndi alaga, tuleb enne tööde algust esitada Muinsuskaitseametile tööde tegemise teatis (MuKS § 59 lg 3; <a href="https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load">https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load</a> - Tööde tegemise teatise vorm). Teatise esitamine Muinsuskaitseametile ei ole vajalik, kui projekt on eelnevalt ametiga kooskõlastatud. Töödega ei ole lubatud alustada siiski enne arheoloogi poolt ametile esitatud arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.</li> <li>• Ülejäänud projektialal tuleb kaevetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.</li> <li>• Kultusekivide liigutamine ja lõhkumine teetööde käigus on keelatud ning tagada tuleb neile sobiva keskkonna säilimine, vaadeldavus ja juurdepääs.</li> </ul> <p>5) Asendiplaanile märkida mälestiste nimetus ning mälestiste ja nende kaitsevööndite ulatus. Info on kättesaadav Maa-ameti kultuurimälestiste kaardikihil (<a href="https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/kultuurimalestised">https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/kultuurimalestised</a> ). Lisada asendiplaanile mäрге arheoloogilise uuringu kohta. Projekt esitada Muinsuskaitseametile kooskõlastamiseks.</p>	
2	<p>Põllumajandus- ja Toiduamet Alus: EhS § 31 lg 4 p 1; MaaParS § 50 lg 1</p> <p>Kiri nr 02.09.2021 nr 6.2-1/8103-1 ja e-kiri 28.09.2021</p>	<p>Olete esitanud Põllumajandus- ja Toiduametile arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste eelnõu riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri-Vaida lõigu ümberehituse projekti koostamiseks. Põllumajandus- ja Toiduamet tuvastas, et eelnõus käsitletud projekteeritava alal maaparandusseaduse mõistes maaparandusehitisi ei paikne. Tulenevalt eespool toodust ei ole Põllumajandus- ja Toiduametil projekteerimistingimuste kohta täiendavaid ettepanekuid ega vastuväiteid.</p> <p>28.09.2021 täiendav e-kiri: Täiendada tuleb Riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri-Vaida lõigu ümberehituse projekteerimistingimuste eelnõud järgmiselt.</p> <p>Patika külas maaparandusehitise maa-ala (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4108920010520/003) on kuivendatud dreanaažiga ja seal paikneb eesvool. Piirkonda kavandatavate kohalike teede projekteerimisel tagada maaparandussüsteemi toimimine tulenevalt maaparandusseaduse § 47. Dreanaaži plaanid saab taodelda e-posti teel <a href="mailto:harjump@pta.agri.ee">harjump@pta.agri.ee</a>.</p>	<p><b>Otsus:</b> Projekteerimistingimusi on täiendatud, lisatud on p 5.7.3 sõnastuses: „Patika külas maaparandusehitise maa-ala (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4108920010520/003) on kuivendatud dreanaažiga ja seal paikneb eesvool; piirkonda kavandatavate kohalike teede projekteerimisel tagada maaparandussüsteemi toimimine tulenevalt maaparandusseaduse § 47.“</p>

## 2. ARVAMUSED

### 2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Rae Vallavalitsus Kiri 24.09.2021 nr 6-6/7713-3 ja e-kiri 28.09.2021	<p>1) Palume projekteerimistingimustes arvestada Hendrikson&amp;Ko Riigi tee 2 Tallinn– Tartu–Võru–Luhamaa km 6,8-20,0 lõigu eskiisprojekti liiklusemüra modelleerimise töös nr 20003726 välja toodud seisukohtadega müratõkkeseinte paigaldamise vajalikkuse osas. Kuigi töös on lähtutud piirväärtusest, siis uute planeeringute ja ehituste puhul peame vajalikuks lähtuda sihtväärtusest. Töö joonisel 1.1 peame vajalikuks lahendada müratõkkesein B2 skeemi kohaselt, sest Vallavalitsusele teadaolevalt on Rae küla Järve tee 8a//Reinu kinnistule (65301:002:1269) tõusnud müratase oluliselt pärast seda, kui teisele poole Tallinn-Tartu maanteed rajati müratõkkesein. Liiklusemüra hakkas põrkuma/peegelduma seinast Järve tee 8 kinnistu poole. Palume võtta arvesse ja lisada projekti kõik töös tehtud ettepanekud uute seinte rajamiseks ja olemasolevate pikendamisteks.</p> <p>2) Kergliiklusteede projekteerimisel palume min. laiuks planeerida 3 m.</p> <p>3) Kergliiklusteed ja bussipeatused palume projekteerida valgustusega.</p> <p>4) Uue kergliiklustee märkimisel KOVi omandisse palume lähtuda asjaolust, kas uue teeni viib juba hetkel KOVi hallatav kergliiklustee. Ehk palume vältida selliste kergliiklustee lõikude KOVile määramist, kus ei ole läheduses ol.ol KOVi hooldatavaid kergliiklusteid. Vastasel korral on uute eraldiseisvate lõikude haldamine KOV'ile ebamõistlikult kulukas.</p> <p>5) Müratõkkeseinad palume edaspidi lahendada looduslike materjalidega, mitte lausmetall- ja plastikseinad.</p> <p>6) Asendiplaanil km 6,3-7,7. Linna suunduvale bussipeatusele (bp) jalakäijate ligipääs kergliiklustee kaudu liialt suure ringiga. Tegelikult hakkab jalakäija otsima kõige otsemat teed. Kui kalded lubavad, palume tunnelist bp-sse viiv kergliiklustee suunata otsemat teed (nt heki tagant ol.ol kruusatee asukoha kaudu).</p> <p>7) Asendiplaanil km 6,3-7,7. Selgusetuks jäi Tallinna suunas Nurme (R7) bp täpne asukoht. Kas olemasolev Nurme bp on mõeldud likvideerida ja liita uue bussipeatusega maanteel?</p> <p>8) Asendiplaanil km 9,2-10,6. Lehmja bp juures olev tunnel on amortiseerunud, peame vajalikuks selle rekonstrueerimist nõuetele vastavaks ja kaasaegseks. 28.09.2021 e-kirjas on täpsustakse, et kui tunnel vastab endiselt 2014.a hinnangus toodule, võib piirduda hoolduse, koristuse ja kerge remondiga.</p> <p>9) Asendiplaanil km 12-15,4. Palume KOV'i tolmuvaba kattena märgitud teed planeerida mustkatttega (vähemalt 2.5 kordne pindamine). Sama ka teistel km lehtedel.</p> <p>10) Asendiplaanil km 15-17,8. Palume arvestada, et vald ei võta hallata teid mis on vajalikud juurdepääsuks Kiili elanikele kuna on ebamõistlik kulutada Rae maksumaksja vahendeid naabervalla teenuste pakkumiseks. Eeltoodust tulenevalt palume KOV omandisse määrata ainult sellised teed, mis on vajalikud tegelikult ol.ol KOV'i maksumaksja teenindamiseks.</p> <p>11) Asendiplaanil km 15-17,8. Kautjala bp likvideerimine. Kas peatuse likvideerimise planeerimisel on eelnevalt välja selgitatud, milline on Kautjala bussipeatuse kasutatavus? Võttes arvesse ka kohalike elanike 17.09.2021 pöördumist Transpordiameti poole (e-postilt evajaa@gmail.com) peatuse likvideerimise plaaniga seoses, ei pea ka KOV õigeks ega ootuspäraseks Kautjala peatuse likvideerimist. Kohalikud elanikud on oma pöördumises välja toonud ka põhjendused, millega KOV nõustub. KOV'i jaoks on oluline, et ühistranspordi kättesaadavus planeeritavast muudatusest ei halveneks ja arvestataks kohalike elanike vajadustega. 28.09.2021 e-kirjaga esitati palve jätta arvestamata Rae VV 24.09.2021 kirja nr 6-6/7713-3 p 11 ja selle asemel võtta arvesse varasemalt Teamsi vahendusel toimunud koosolekul kokkulepitu.</p> <p>12) Palume planeerida võimalikud bussipeatused teenindamiseks juba praegu rajatavat Suusakeskust, mis hakkab olema nii Harjumaa kui ka teiste lähimaakondade tähtsusega vaba-aja-rekreatsiooni ja spordikeskus.</p> <p>13) Asendiplaanil 19,5 – 20,8 km. Sillaotsa bp likvideerimine ja viimine Jüri-Vaida teele. Kas ümberkorralduse planeerimisel on koostöös Põhja-Eesti Ühistranspordikeskusega välja selgitatud, kas kõik seni teenindavad liinid õnnestub suunata Jüri-Vaida tee bp-sse? KOV'i jaoks on oluline, et ühistranspordi kättesaadavus planeeritavast muudatusest ei halveneks ja arvestataks kohalike elanike vajadustega</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>1) „Atmosfääriõhu kaitse seaduse“ (AÕKS) ja keskkonnaministri määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ mõttes on Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa maantee näol tegemist olemasoleva müraallikaga ning seda ümbritsevad müratundlikud alad on käsitletavad olemasolevate aladena, mistõttu kehtivad neil määruse nr 71 alusel müra piirväärtused. Transpordiamet lähtub müraolukordade hindamisel ja leevendusvajaduse määramisel kehtivatest normtasemetest. Teeprojekti mürauringu (OÜ Hendrikson ja Ko töö nr 20003726) alusel nähtub, et tee rekonstrueerimise järgses olukorras eluhooneteni ulatuvad müratasemed vastavad KeM määrusega nr 71 kehtestatud liiklusemüra piirväärtustele. Näiteks Järve tee 8a // Reinu kinnisasjal (katastritunnus 65301:002:1269) on 110 km/h tingimustes päevane müratase 63 dB, öine 55 dB (120 km/h antud lõigul ei kehtestata). Mürauringu alusel ei esine riigiteedega külgnevatel lõikudel müratundlike hoonete fassaadidel normtasemete ületamisi, mistõttu ei ole müraleevendusmeetmeid kavandatud. Perspektiivne olukord (20 aastat alates ehitusest) liiklusemüra kasvu tingimustes võib mürauringu alusel tuua kaasa piiripealseid olukordi või normtasemete väikseid ületamisi. Arvestades, et teelõik kuulub Transpordiameti poolt koostatava strateegilise mürakaardi koosseisu ja selle olukorda hinnatakse AÕKS alusel iga viie aasta järel ning normtaseme ületuse korral kuuluvad olukorrad leevendamisele välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskavas, siis käesolevalt ei ole leevendusmeetmete rakendamine põhjendatud ning see toimub reaalse vajaduse tekkimisel.</p> <p>2) Transpordiamet kavandab üle-Eesti tüüpselt 2,5 m laiuseid jalgratta- ja jalgteid, kuid põhjendatud juhtudel, sh lõikudes, kus on ette näha suurt kergliiklustee kasutajaskonda, vajadusel ka laiemaid. Projekteerimistingimuste p 5.5.3 täiendatakse ja sõnastatakse: „Kergliiklustee laius 2,5 m, põhjendatud vajadusel muu.“</p> <p>3) Transpordiamet kavandab valgustuse vastavalt juhisele „Riigimaanteed valgustamise juhised“, sinna alla kuuluvad kindlasti liiklussõlmed, uued rambid, jalakäijate tunnelid ja bussipeatused. Osaliselt ka kergliiklusteed, nt lõikudes, mis asuvad liiklussõlmedes ja bussipeatuste läheduses. Projekteerimise järgmistes etappides kaasatakse Rae Vallavalitsus, et vajadusel täpsustada lõigud, kuhu Transpordiamet valgustust ei kavanda, aga kus võib vajadus valla</p>

		<p>hinnangul esineda. Nendes lõikudes valgustuse rajamises ja võimalikus kaasrahastamises lepitakse kokku eraldi.</p> <p>4) Projekteerimistingimustega ei määrata ära kergliiklusteede tulevast omandit, see tuleb kokku leppida eraldi vastavas koostööleppes. Eskiislahenduses on toodud indikatiivne jaotus.</p> <p>5) Eskiislahenduse alusel on ette näha vajadus vähemasti ühe olemasoleva müraseina ümberehituseks, uusi müraseinu ei ole kavandatud. Täpsed müraseina ümberehitusel kasutatavad materjalid otsustatakse põhiprojektis. Eeldatavalt olemasoleva seina ümberehitusel ei ole ettepanekut võimalik arvestada, kuna lähtutakse juba antud müraseina puhul kasutatud materjalidest. Täpselt selgub see siiski põhiprojekti faasis.</p> <p>6) Tunneli ja bussipeatuse vahelise kergliiklustee paigutus on eskiislahenduses tingitud kõrguslikust aspektist, kergliiklustee peab tunnelist väljudes esmalt jõudma maapinnaga samale tasandile, seejärel ühendatakse bussipeatusega.</p> <p>7) Põhimaantee ääres ei ole Nurme nimelist bussipeatust, ilmselt on silmas peetud Annuse peatust. Annuse peatust tänases asukohas ei ole võimalik mitmetel põhjustel säilitada (sh seoses Tallinna väikese ringtee projektlahendusega) ning selle asemel on kavandatud perspektiivse kergliiklustunneli piirkonda uus peatus, mis asendab Annuse ja Allika peatuseid ühendades need.</p> <p>8) 2014. aastal on teostatud kõnealuse jalakäijate tunneli seisukorra hinnang, mis rajatise konstruktsiooni seisukorra ja kandevõime hindab heaks. Seega käsitleb Transpordiamet ettepanekut tunneli hooldusele, koristusele ja kergele remondile suunatuna ning võtab arvesse jooksva hoolduse kavandamisel.</p> <p>9) Küsimus on terminoloogias. Terminil mustkate on kitsam tähendus kui terminil tolmuva kate, sh tolmuva kate all ei ole silmas peetud kruuskatet. Tolmuva kate all peab Transpordiamet silmas erinevaid kombinatsioone kattega teest, mille pealmise kihi moodustab tavaliselt pindamine või asfalteerimine. Tee konstruktsioon määratakse edasise projekteerimise käigus lähtuvalt perspektiivsest liiklussagedusest ja -koosseisust. Selguse huvides lisatakse seletuskirja täpsustus, mida on silmas peetud tolmuva kate all ning et sellega ei ole silmas peetud kruuskatete teed.</p> <p>10) Arvamus võetakse teadmiseks. Projekteerimistingimustega ei määrata ära teede tulevast omandit, see tuleb edaspidi kokku leppida eraldi vastavas koostööleppes kas Rae või Kiili Vallavalitsusega.</p> <p>11) Kautjala bussipeatusega seonduvat on arutatud Rae Vallavalitsuse esindajatega eskiislahenduse koostamise käigus töökoosolekutel ning tulenevalt 28.09.2021 Rae Vallavalitsuse töötaja Jana Suurthal e-kirjast käsitleb Transpordiamet 24.09.2021 kirjas esitatud ettepanekut kommunikatsioonihäirena. Detailselt on Kautjala bussipeatustega seonduvat avatud käesoleva dokumendi p 2.2.20.</p> <p>12) Perspektiivne suusakeskus paikneb põhimaanteel asuvate Vana-Aaviku ja Kautjala bussipeatuste vahel. Suusakeskuse</p>
--	--	--

			<p>juurdepääs on lahendatud Aaviku liiklussõlme kaudu ning ka kergliiklejate ühendus on mõeldud Aaviku liiklussõlme suunalt, kus asuvad Vana-Aaviku bussipeatused.</p> <p>13) Eskiislahendus on läbi arutatud MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus ja Transpordiameti ühistranspordi osakonnaga ning on jõutud ühisele arusaamale selles, et eskiislahenduse realiseerumisel vaadatakse üle maakonna ja kohalike liinide marsruudid ning võimalusel viiakse liine kõrvalmaanteele 11114 Jüri–Vaida.</p> <p><b>Otsus:</b> Võtta arvesse punktides 1 ja 8 esitatud ettepanekuid ning punktides 2, 5 ja 13 esitatut võtta arvesse osaliselt või edasise projekteerimise käigus võimalusel. Punktides 3, 4, 6, 7, 9, 10, 12 esitatu jätta arvestamata. Punktis 11 esitatut käsitleda kommunikatsioonihäirena.</p>
2	Kiili Vallavalitsus Kiri 24.09.2021 nr 8-4/495-2	Kiili Vallavalitsus olles tutvunud riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuv Peetri–Vaida lõigu projekteerimistingimuste eelnõuga leiab, et uue ühendustee rajamisel on kõige mõistlikum pakutud variantidest Variant B.	<p><b>Põhjendus:</b> Avalikustamise käigus laekunud tagasiside alusel otsustab Transpordiamet jätkata juurdepääsutee alternatiiviga A. Tagasiside juurdepääsutee alternatiivide A, B ja C kohta laekus üksikutelt maaomanikelt ning Kiili ja Rae Vallavalitsuselt. Otsustamisel sai määravaks asjaolu, et alternatiiv A kattub suures osas looduses juba olemas oleva teedevõrgustikuga, alternatiiv väldib lisaliikluse suunamist kitsale Mäe teele ning alternatiivi eelistab kohalik omavalitsus, mille territooriumil tee kulgema hakkab. Eskiislahendusse jäetakse alternatiiv A.</p> <p><b>Otsus:</b> Jätta eeltoodud põhjusel ettepanek arvestamata.</p>
3	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
4	Maa-amet Kiri 16.09.2021nr 6-3/21/13548-3	<p>1) Projekti alas on järgmised riigi omandis olevad kinnisasjad, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Järvete kinnisasjale (tunnus 65301:001:4622) on näidatud perspektiivne trammitee.</li> <li><input type="checkbox"/> Rae vallas Lehmja külas asuva Viaduktitee 4 kinnisasjale (tunnus 65301:001:4625) on projekteeritud tee ja kergtee. 3,49 ha suurusest Viadukti tee 4 kinnisasjast on ette nähtud ligikaudu 11 145 m<sup>2</sup> suurune äralõige. Projekteeritava riigitee omanikuks saab Transpordiamet ning kergtee omanikuks kohalik omavalitsus.</li> <li><input type="checkbox"/> Projekteeritud kergtee ulatub Rae vallas Pildikülas asuva Kirsi tee 2a kinnisasja (tunnus 65301:001:4626) lääneserva. Projekti kohaselt on tegemist kohaliku omavalitsuse omandisse mineva kergteega.</li> <li><input type="checkbox"/> Rae vallas Aaviku külas asuval Tuule kinnisasjale (tunnus 65301:001:4513) on projekteeritud kergtee ja riigitee. Äralõike ala hõlmab tervet kinnisasja. Projekteeritava riigitee omanikuks saab Transpordiamet ning kergtee omanikuks kohalik omavalitsus. Tuule tee kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile OÜ-le MOLTER Agro (leping nr 7-8/21/165 kehtivusega kuni 01.10.2026).</li> </ul>	<p><b>Põhjendus:</b> 1) Punktis esitatud info võetakse teadmiseks. Teetsa kinnisasjal (tunnus 65302:001:0088) muudetakse teerajatiste kavandamiseks vajalike äralõigete pindalaid (vähendatakse neid). Juurdepääs idapoolsele lahustükile lahendatakse eskiislahendusega kavandatavalt uult teosalt tingimusega, et mahasõit jääb kasutatavaks üksnes maatulundusmaa maakasutuse tarbeks (st mahasõidul ei toimu igapäevast liiklust, mahasõitu kasutatakse üksikutel kordadel aastas). Läänepoolsetele lahustükkidele on võimalik juurdepääs tagada olemasolevalt Trefi teelt.</p>

□ Rae vallas Aaviku külas asuvale Teeveere kinnisasjale (tunnus 65302:001:0089) on projekteeritud riigitee (II etapp, tulevane omanik Transpordiamet). 3,11 ha suuruse kinnisasja lõunaosast on ette nähtud ligikaudu 13 195 m<sup>2</sup> suurune äralõike ala.

□ Rae vallas Aaviku külas asuvale Teeotsa kinnisasjale (tunnus 65302:001:0088) on projekteeritud riigitee. 4,66 ha suuruse kinnisasja idaosast on ette nähtud ligikaudu 34 380 m<sup>2</sup> suurune äralõige. Teeotsa kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile OÜ-le Põllutehnika (leping 7-8/20/831 kehtivusega kuni 01.10.2025). Projekteeritav tee läbib Teeotsa kinnisasja kolmes erinevas asukohas. Äralõike alasse on kaasatud ka teede vaheline suurem põllumaa ala. Kuna Teeotsa kinnisasjale säilib juurdepääs piirnevalt munitsipaalomandis olevalt Trefi teelt (tunnus 65301:001:3289), jääb Maa-ametile arusaamatuks põllumaale kavandatud teemaa vajadus. Võimaldamaks Teeotsa kinnisasja otstarbekat kasutust ka edaspidi, palume Transpordiametil kavandada äralõike ala vaid tee rajamiseks vajalikule alale või alale, millele pärast projekteeritava riigitee rajamist, puudub ligipääs.

2) Projekti alas on järgmised katastrisse kantud maaüksused, mille osas on maareform lõpule viimata:

□ Rae vallas Aaviku külas asuvat Ameerika põik L1 maaüksust (tunnus 65301:001:5672) läbib projekteeritav riigitee. Tegemist on maantee äärse maaribaga.

□ Rae vallas Veskitaguse külas asuvat 11114 Jüri-Vaida tee maaüksust (tunnus 65301:001:5484) läbib projekteeritav riigitee. Maaüksusel asub olemasolev tee. Maa-ameti reformimata maade rakenduse kohaselt on tegemist Transpordiameti eelvalikuga maaüksusega.

Palume Rae Vallavalitsusel esitada Maa-ametile kohaliku omavalitsuse väljastatud allkirjastatud õiend nimetatud reformimata maa-alade osas esitatud maa erastamise ja/või tagastamise taotluste olemasolu või nende puudumise kohta ning selgitused taotluste lahendamise kohta.

3) Projekti töötooni või selle lähedusse jääb 2 geodeetilise võrgu märki: tihendusvõrgu märk „Lepassaare-A“ nr 63-842-5341 (GPA ID 46801), mille kaitsevöönd on 3 m märgi tsentrist ja seinareeper nr 63-751-92004 (GPA ID 92418), mille kaitsevöönd on 0,5 m horisontaalsuunas ja 3,2 m vertikaalsuunas.

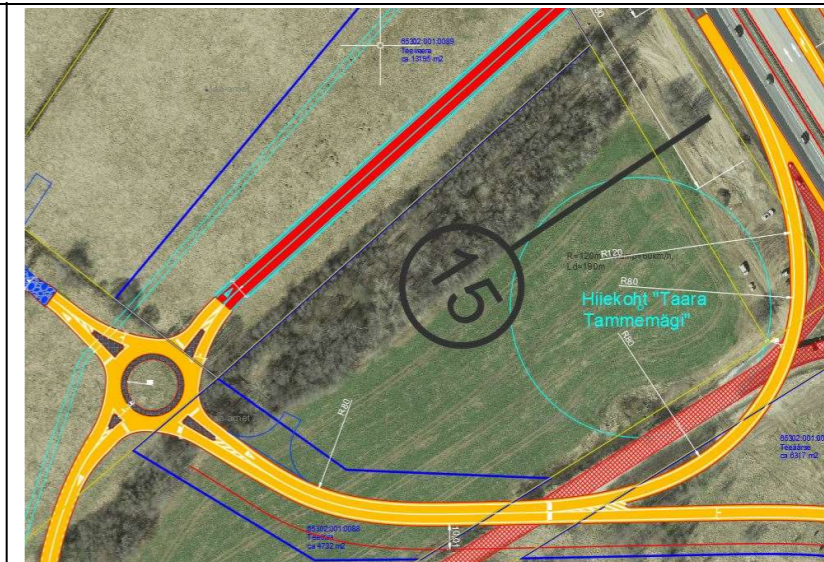
Ruumiandmete seaduse (edaspidi RAS) § 25 sätestab, et geodeetilise märgi kaitsevöönd on geodeetilist märki ümbritsev ala, kus geodeetilise märgi kaitse ja kasutamise vajadusest tulenevalt kitsendatakse inimtegevust. RAS § 26 lg 1 sätestab üheselt, et geodeetilise märgi kaitsevööndis on ilma geodeetilise 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.

Geodeetiliste tööde tegemisel tuleb juhendada keskkonnaministri 28.06.2013 määrusest nr 50 „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgikaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ (edaspidi „geodeetiliste tööde kord“).

Geodeetilised märgid nr 63-842-5341 ja 63-751-92004 tuleb võimalusel säilitada oma senises asukohas. Kui geodeetilisi märke ei ole võimalik praeguses asukohas säilitada tuleb need vastavalt geodeetiliste tööde korra § 9 lõikele 3 teisaldada sobivasse asukohta ning asendada samaväärsete (sh mõõtmismetoodikate seisukohalt) geodeetiliste märkidega. Kui ehitustöid tehakse geodeetiliste märkide kaitsevööndis, tuleb tähistada looduses geodeetiline märk ja selle kaitsevöönd ning kaitsta ehitustööde ajaks. Kui tööde käigus saab rikutud märgi tähistus (näiteks tunnuspost) tuleb see taastada vastavalt õigusaktides kehtestatud nõuetele. Kui töid teostatakse geodeetilise märgi kaitsevööndis, siis peale tööde lõpetamist on vaja teostada geodeetilise märgi kontrollmõõtmised.

Enne geodeetilise märgi teisaldamist või kontrollmõõtmisi tuleb vastavalt geodeetiliste tööde korra § 10 lõikele 5 esitada geodeetilise töö projekt, mis sisaldab geodeetiliste tööde korra § 4 lõiget 2 ja 3 kirjeldatud andmeid. Projekt tuleb esitada kooskõlastamiseks Maa-ameti geodeesia osakonna juhatajale (Karin Kollo, e-post karin.kollo@maaamet.ee).

Tihendusvõrgu märkide teisaldamisel või sellega seonduvate ehitus-, mõõtmis- ja arvutustööde tegemisel tuleb juhendada „Kohaliku geodeetilise võrgu rajamise ja rekonstrueerimise juhendist“ (<https://geoportaal.maaamet.ee/docs/Geodeesia/Kohaliku-geodeetilise-vorgu-rajamise-ja-rekonstrueerimise-juhend.pdf?t=20180511112316>), mõõtmismetoodika kirjeldus on sätestatud juhendi peatükis 6.1. Kõrgusvõrgu reeperite teisaldamisel ning sellega seonduvate ehitus-, mõõtmis- ja arvutustööde tegemisel tuleb juhendada geodeetiliste tööde korra § 5 lõikes 5 sätestatust ja „Kõrgusvõrgu rekonstrueerimise ja rajamise juhendist“



- 2) Punktis esitatud info võetakse teadmiseks.
- 3) Punktis esitatud info võetakse teadmiseks ja projekteerimisel arvesse, info geodeetiliste märkide asukohtadest ja kaitsekorrast kantakse projekti seletuskirja. „Lepassaare-A“ nr 63-842-5341 (GPA ID 46801) ei jää projektialasse.
- 4) Rail Baltic Eesti AS on kaasatud käesolevasse projekteerimistingimuste menetlusse ja on esitanud arvamuse.
- 5) Punktis esitatu võetakse teadmiseks.
- 6) Punktis toodu võetakse teadmiseks ning põhiprojekt(id) esitatakse Maa-ametile seisukoha andmiseks.

**Otsus:** Eskiislahendust on täpsustatud punktis 1 toodu osas. Punktides 2-6 esitatud info võtta teadmiseks, sh esitada põhiprojekt(id) Maa-ametile seisukoha andmiseks.

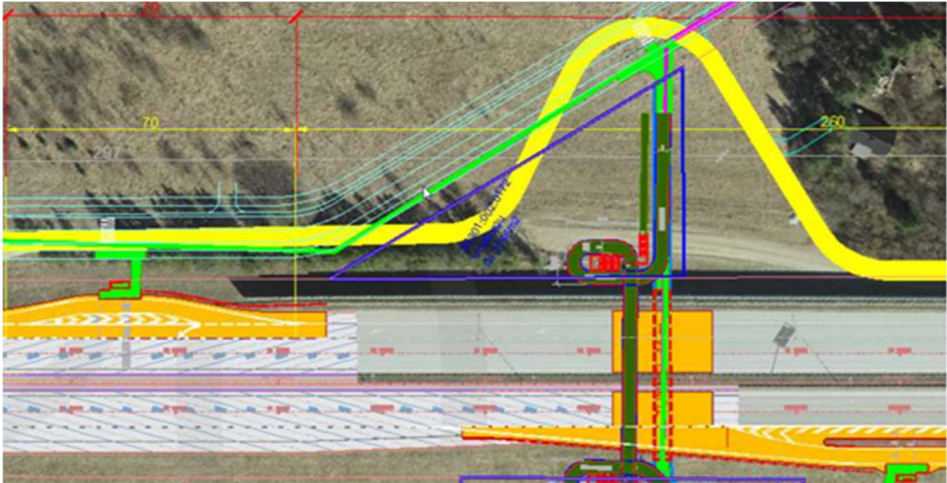
	<p>(<a href="https://geoportaal.maaamet.ee/docs/Geodeesia/Riikliku-korgusvorgu-juhend_2006.pdf?t=20180511112319">https://geoportaal.maaamet.ee/docs/Geodeesia/Riikliku-korgusvorgu-juhend_2006.pdf?t=20180511112319</a>).</p> <p>RAS § 35 lõike 1 kohaselt võib geodeetilise märgi kontrollmõõtmisi ja teisaldamise töid teostada isik, kellel on geodeedi kutse, mis vastab vähemalt kutseeadusega sätestatud kvalifikatsiooniraamistiku 7. tasemele kõrgema geodeesia valdkonnas.</p> <p>Geodeetiliste tööde korra § 10 lõike 6 kohaselt tuleb teostatud geodeetilise töö aruanne pärast kontrollmõõtmisi või teisaldamistööde lõppu esitada geodeetilise märgi omanikule kinnitamiseks. Aruandes esitatakse teostatud mõõtmis- ja arvutustööd ning geodeetiliste märkide pikaajalist säilivust kindlustavad meetmed. Aruande palume esitada Maa-ameti geodeesia osakonna juhatajale (Karin Kollo, e-post karin.kollo@maaamet.ee) viie tööpäeva jooksul peale geodeetiliste märkide teisaldamistööde lõpetamist.</p> <p>Projekti töötsooni jääb 8 kohaliku geodeetilise võrgu märki: nr 63-842-12038 (GPA ID 223590), nr 63-842-12588 (GPA ID 228272), nr 63-842-802 (GPA ID 46837), nr 63-842-7998 (GPA ID 46816), nr 63-842-3663 (GPA ID 46783), nr 63-753-10102 (GPA ID 228637), nr 63-752-310 (GPA ID 226160) ja nr 63-752-10 (GPA ID 42696).</p> <p>Nimetatud geodeetiliste märkide kaitsevöönd on 3meetrit märgi tsentrist. Palume koostöös kohaliku omavalitsusega täiendada seletuskirja nimetatud kohaliku geodeetilise võrgu märkide kaitsmise, kontrollmõõtmiste, teisaldamise või kõrvaldamise menetluse osas.</p> <p>4) Projekteeritav ala kattub Rail Balticu raudteetrassiga. Palume kooskõlastada projekteeritud lahendus OÜ-ga Rail Baltic Estonia.</p> <p>5) Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 15 lõike 1 punkti 1 kohaselt on maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks vajalik Keskkonnaministeeriumi või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutuse luba. Luba tuleb taotleda muu hulgas kui maardlal soovitakse teha maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust, milleks on vajalik esitada ehitusteatis või saada ehitusluba, muu luba või muu haldusakt. Keskkonnaminister on käskkirjaga 05.03.2019 nr 1-2/19/198 andnud Maa-ametile volituse anda lube MaaPS § 15 lõikes 1 nimetatud maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks.</p> <p>MaaPS § 14 lõike 2 kohaselt võib ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda või halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga või halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitselise ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta.</p> <p>Asendiplaani kohaselt kattuvad uued või pikendatavad kohalikud tolmuva kattega teed osaliselt Kurna turbamaardla (registrikaart nr 543) hästilagunenud tubra passiivse reservvaru 5.plokiga ning aktiivse reservvaru 3.plokiga.</p> <p>Maardlaga kattuv osas asub projekteeritav ala olemasolevate kraavide läheduses, jäädes lisaks suures osas ka olemasolevatele teedele. Eeltoodust tulenevalt ei ole alust arvata, et projekteerimistingimuste eelnõus ning Novarc Group AS koostatud eskiisprojekti „Riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 6,8-20,0 lõigu eskiisprojekt“ (töö nr 1557) kirjeldatud tööd halvendaksid maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu osas olemasolevat olukorda. Ehitustööde käigus palume arvestada MaaPS 7. peatükis „Muud maapõue kasutamise viisid“ toodud nõuetega.</p> <p>Maa-amet lubab maardlaga kattuv alal Harju maakonnas Rae vallas teostada projekteerimistingimuste eelnõus ning Novarc Group AS koostatud projektis „Riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 6,8-20,0 lõigu eskiisprojekt“ (töö nr 1557) kirjeldatud töid.</p> <p>6) Palume edastada valminud põhiprojekt Maa-ametile seisukoha andmiseks. Kuivõrd projekteeritud teede rajamiseks kavandatud ärälõigete ala eeldab muuhulgas ka põllumajanduslikul eesmärgil rendile antud kinnisasjade osas rendilepingute muutmist, palume teavitada Maa-ametit ärälõigete lõpliku ala suurusest esimesel võimalusel. Juhime tähelepanu, et tee ehitamisega ei saa alustada enne, kui projektis näidatud ärälõikeala on riigivaraseaduses sätestatud korras üle antud. Tulenevalt eelnevast ei nõustu Maa-amet enne ärälõigete üle andmist tee ehitamiseks ehitusloa andmisega.</p>	
--	--	--

5	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (edaspidi ELASA) E-kiri 28.08.2021	Projekti alasse jäävad ELA SA sidevõrgu objektid ELA085 ja ELA094 Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutuse (ELA SA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Projekteerimisel taotleda ELA SA halduselt tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see ELA SA haldusega.	<b>Otsus:</b> Taotleda ELASA halduselt tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada ELASA haldusega.
6	Adven Eesti AS	-	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.  <b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
7	AS Elveso Kiri 17.09.2021 nr 4-7/2033-1	1.1. Sademevee ärajuhtimine tuleb lahendada kuni toimiva eelvooluni vastavalt ÜVK arengukavale 1.2. Teemaalt sademevee ärajuhtimise lahenduse koostamisel välistada keskkonna saastamise risk. 1.3. Kõik olemasolevad maaparandussüsteemid peavad jääma toimima. 1.4. Teed ja kergliiklusteed võimalusel mitte projekteerida olemasolevate ÜVK rajatiste kaitsevööndisse. 1.5. Kõik olemasolevad kaevud, siibrid, mis jäävad projekteeritud tee alla, projekteerida ümbertõstetavateks tee kõrvale transpordimaa serva rohealale. 1.6. AS ELVESO tehnilised üldnõuded projekteerimisele ja ehitamisele leiab meie kodulehelt: <a href="http://elveso.ee/vesi/tehnilised-yldnouded-/">http://elveso.ee/vesi/tehnilised-yldnouded-/</a> . 1.7. Vastuolude esinemisel AS ELVESO tehniliste üldnõuetele ja AS ELVESO poolt väljastatud eelnõu arvamuse vahel lähtutakse AS ELVESO arvamusest. 1.8. Projekt kooskõlastada AS-ga ELVESO enne ehitusloa taotlemist. 1.9. Tehnilised tingimused kehtivad kuni tehniliste tingimuste väljastamise aluseks olnud asjaolude muutumiseni (sh, näiteks, ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava muutmine, piirkonna ÜVK lahenduste põhimõtteline muutmine ÜVK arendustegevuse käigus, üldplaneeringu muutmine jms ), maksimaalselt üks aasta väljastamisest.	<b>Otsus:</b> Arvestada projekteerimise käigus AS Elveso tehniliste tingimustega (kiri 17.09.2021 nr 4-7/2033-1). Esitada projekt enne ehitusloa menetlust kooskõlastamiseks.
8	AS Gaasivõrk	-	<b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.
9	OÜ Elektrilevi	-	
10	Elisa Eesti AS	-	
11	Elering AS e-kiri 21.09.2021	Elering AS poolsed tehnilised tingimused nr 12-9/2021/437 projekti koostamiseks edastatud e-kirjaga 21.09.2021.	<b>Otsus:</b> Arvestada projekteerimise käigus Elering AS tehniliste tingimustega nr 12-9/2021/437 (21.09.2021).
12	OÜ Rail Baltic Estonia Kiri 17.09.2021 nr KV2021-203	Saatsite meile 25.08.2021 kaasamismenetluse raames e-posti teel arvamuse avaldamiseks riigitee nr 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3–20,0 asuva Peetri–Vaida lõigu ümberehituse projekteerimistingimuste eelnõu. OÜ Rail Baltic Estonia poolsed märkused kõnealuse projekteerimistingimuste eelnõu kohta on alljärgnevad: 1) 13.02.2018 kehtestati riigihalduse ministri käskkirjaga nr 1.1-4/41 Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, millega määrati ligi 350 m laiune trassikoridor koos teede ristumisteks vajalike aladega Rail Baltica (RB) raudtee rajamiseks. RB Harju maakonnaplaneeringu koridoris sätestatud piirangud, sh maakasutustingimused kehtivad kuni raudtee valmimiseni. Lõplik raudtee paiknemine ning tehniline lahendus selguvad ehitusloa menetluse raames. Eeldatav ehitusloa väljastamise aeg antud lõigus on 2022. aasta teises pooles. 2) Joonistele peab olema kantud punktis 1 nimetatud maakonnaplaneeringu järgne trassikoridor ning kaasnevalt tuleb projekteerimisel arvestada Rail Baltica projektiga ja maakonnaplaneeringust tulenevate tingimustega. 3) Enne projektlahenduse väljatöötamist tuleb taotleda Rail Baltic Estonia OÜ-lt tehnilised tingimused. 4) Enne ehitustegevuse algust tuleb projekt Rail Baltic Estonia OÜ-ga kooskõlastada.	<b>Otsus:</b> Arvestada projekteerimise käigus OÜ Rail Baltic Estonia 17.09.2021 kirja KV2021-203 tingimustega.

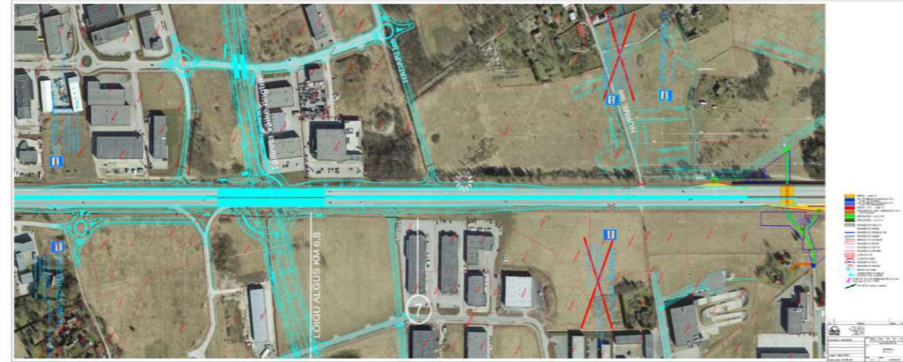


13	Telia Eesti AS	-	<p><b>Põhjendus:</b> *Vt märkus.</p> <p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
14	Patika küla elanik J.H.	<p><i>(Selgituse küsimine)</i> Sain Teie käest 26.08.2021 vastuse, milles selgitasite Mõisaküla, Kiili vald sissesõidu tee muudatusi. Esmalt selgitasite, et ”Projekteerimistingimuste menetluse oleme menetlusosalistena kaasanud kõik vahetult projekteeritud teelahendusest puudutatud kinnistud (nt kellelt on vaja maavõõrandust, kelle kinnistult likvideeritakse juurdepääs või kavandatakse mõni teelahendus) ning lisaks kõik piirinaabrid olevad kinnistud. Ka Oja tee taga asuva asumi, keda ristmiku sulgemine vahetult puudutab (kuigi nad ei ole piirinaabrid). Sellise aluse kaasatavate ringi määratlemiseks annab Ehitusseadustik. Igakordselt katsume leida optimaalse kaasatute ringi ja mitte koormata oma teadete inimesi, keda see info ei puuduta. Selgitan, et kui tunnete teema vastu huvi ja leiate, et Teil on puutumus, võtame kindlasti Teie arvamuse menetluse käigus vastu ja kaalume Teie esitatavaid ettepanekuid.”</p> <p>1. Olles tutvunud PT kaaskirjaga väljastatakse 7 aasta kehtivusega projekt, eesmärgiga olemasoleva 2+2 sõidurajaga maantee ümberehitus liiklusohutuse taseme tõstmiseks. Sealhulgas perspektiivse Aaviku liiklussõlme kavandamine. Palun täpsustage, mille ehitusseadustiku alusel soovitakse PT väljastada olemasoleva avaliku kasutatava riigitee rekonstrueerimiseks detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumisel? Antud PT eelnõu ja kavandatav tegevus ei arvesta Rae valla üldplaneeringu põhimõtteid, mille tõttu ei ole võimalik PT andmise raames üldplaneeringut muuta. Planeerimisseadus sätestab üheselt, et maakonnaplaneeringut või üldplaneeringu muutmine on võimalik vaid läbi detailplaneeringu ning PT abil sellise menetluse läbi viimine ei ole võimalik. Eeltoodust tulenevalt leian, et kõik Mäe tee elanikud on vastava planeeringu huvitatud isikud. Lisaks tuleb pöörata tähelepanu asjaolule, et Mäe tee on ehitatud ning korrastatud Mäe tee elanike vahenditest ning olnud eratee ning hilisemalt Patika silla ehituse käigus tee vallale antud, kuivõrd toimus Tartu mnt-lt mahapööramine ajutiselt läbi Mäe tee.</p> <p>2. Teiseks selgitasite, et “Rae vald on eskiislahendusest teadlik, oleme eskiisi väljatöötamise käigus korraldanud mitmeid töökoosolekuid. Vald on huvitatud, et rajame ristmiku sulgemise korral alternatiivse juurdepääsutee. Oleme kaalunud ka juurdepääsutee ühendamist Tallinna poole, Trefi teele, aga see ei osutu mitmel põhjusel sobilikuks (puudub jalakäijatele mõistliku pikkusega ühendus bussipeatustesse, Tallinna suunas liikumiseks oleks vaja sõita ikkagi kõigepealt mitu kilomeetrit tagasi Patika sõlme), mistõttu on põhjendatud rajada juurdepääsutee just Patika sõlmeni. Sellesisulise soovi on Oja tee piirkonna elanikud tegelikult rohkem kui aasta tagasi toonasele Maanteeametile ka väljendanud.”</p> <p>Palume selgitada, mis on antud töökoosolekute raames olnud Rae valla ettepanekud ning millised on põhjused olnud, et antud koosolekutele ei ole kaasatud kohalikke elanikke ning huvitatud isikuid?</p> <p>3. Täiendavalt soovime selgitada, et kaasiku teel asub 9 elamumaa kinnistut, millest nelja osas käib ka hetkel arendustegevus. Sellest tulenevalt tekib küsimus, kuidas sai Kiili vald anda välja ehitusõigused kinnistutele, kui ei ole lahendatud juurdepääsu probleemid. Antud asjaolu, et Mäe teed peavad hakkama läbima 9 kinnistu elanikud, lisaks ehitustransport, tõuseb Mäe tee koormus oluliselt, arvestades asjaoluga, et igapäevaseks kasutamiseks on hetkel Mäe tee kasutuses 14 kinnistu elaniku poolt. Eeltoodust tulenevalt ei saa kuidagi väita, et liikluskoormus Mäe teel oluliselt ei suurene, kui sisuliselt hakkaks igapäevaselt läbima sama teed ligemale kaks korda rohkem isikuid. Eeltoodust tulenevalt kuivõrd tõuseks antud planeeringu tõttu oluliselt ka liikluskoormus Mäe teel on vajalik Mäe tee elanike kaasamine antud projekti.</p>	<p><b>Selgitused:</b></p> <p>1. Riigitee projekteerimistingimused antakse EhS § § 99 lõigete 1 ja 2 alusel hajaasustusalas. Rae valla kehtiv üldplaneering kajastab perspektiivset Aaviku sõlme.</p> <p>2. Teelõik, millele eskiislahendus on koostatud ning mille raames erinevaid paikseid alternatiive kaalutud, on pikk. Konkreetselt Oja tee asum piirkonda kavandatavat teelahendust puudutavana on Rae Vallavalitsuse poolne ettepanek olnud ühendada Oja tee asum Trefi teega, mida arutati ja kaaluti. Trajektoorist loobuti, kuna kergliiklejale kujuneks teekond bussipeatusse oluliselt pikemaks kui teekond Patika sõlme. Samuti tuleks sõidukijuhil Oja tee asumist Tallinna saamiseks sõita Trefi teeni, pöörata põhimaanteel Patika suunas, sõita Patika liiklussõlmeni, kus teha tagasipööre võtta suund Tallinna suunas. Transpordiamet ei hinda antud lahendust kasutajasõbralikuks, mistõttu oli eskiislahenduses välja pakutud kolm lühemat ja otsemat juurdepääsutee trajektoori Patika sõlme. Teeprojekti ei saa koostada rahvakoosoleku vormis. Teedeinsener töötab nõudeid, kehtivaid piiranguid ja tehnilisi norme arvestades välja teelahenduse eskiisi esmase versiooni, misjärel seda arutatakse seotud ametkondadega ja omavalitsustega (antud juhul näiteks Rae Vallavalitsusega ja MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus), viiakse sisse muudatusi-täpsustusi ning seejärel toimub maaomanike ja avalikkuse kaasamine ja tagasisidestamine läbi projekteerimistingimuste menetluse. Peale seda tehakse eskiisis vajadusel täiendavad muudatused/täpsustused ja selle alusel jätkub detailne projekteerimine. Eelprojekti/ põhiprojekti faasis toimub krundijaotuskavade koostamine ning kooskõlastamine maaomanikega.</p> <p>3. Kiili vallas toimuvat elamuehitust puudutavates küsimustes ei ole Transpordiamet kohane adressaat vastama. Need küsimused tuleb suunata ehitusõiguse andjale.</p>

## 2.2. Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Tee km	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Km 7-8	Undiaugu 65301:002:0172  M. K.	<p>(Selgituse küsimine) Tekkis paar küsimust antud planeeringu ja meie krundi kasutamise osas - me oleme esialgse lubaduse andnud, et mõistlikel tingimustel oleme nõus tunneli ehitusega ja meie krundilt tüki müümisega, kuid nüüd tuleb väikese üllatusena ajutine tee läbi hoovi ja kreegiaia. Kas või kuidas on võimalik antud lahenduse ajalast aega võimalik teada saada?</p> 	<p><b>Selgitused:</b> Ajutine tee on vajalik üksnes juhul kui kõrval asuva arenduse teedevõrgustik ei ole tunneli rajamise ajaks välja ehitatud. Seda põhjusel, et kui kergliiklustunnelit hakatakse kasutama, siis inimestel on sellel teeküljel vaja jõuda mõne olemasoleva teeni tunnelist paremal või vasakul suunal ning ei saa jätta seda ühendust täiesti lahendamata. Ajutine nn kollane tee markerib täna olemasolevat juurdepääsuteed ja tunneli poolses osas jätkub heinamaal (tehes tunneli suudme ümber kaare). Juhul kui seda ühendust on vaja rajada, siis projekteerimise käigus kavandatakse tee ja aia (õueala) vahele aed privaatsuse säilitamiseks (juhul kui maaomanikud samuti seda soovivad). Maaomanik kaasatakse projektlahenduse koostamise käigus. Praegu ei ole konkreetselt teada, millal järgmisesse projekteerimisfaasi jõutakse. Tegemist pikalt ette vaatava plaaniga, mis on esimese sammuna vajalik seotud osapooltele tutvustada ja avalikustada ning misjärel hakatakse (lõikude kaupa) määrama rahastust ning realiseerimisega.</p>
2	Km 7-8	Krati tee 8 65301:001:2777  Krati tee 10 65301:001:2778	<p>Käesolev vastus on Cold Trade OÜ esialgne arvamus Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri–Vaida lõigu ümberehituse projekteerimistingimuste eelnõu kohta. Cold Trade OÜ peab võimalikuks, et soovib oma arvamust täiendada arvestades käesolevas arvamuses püstitatud küsimustele saadavaid Transpordiameti vastuseid.</p> <p>1. Transpordiamet teatas Cold Trade OÜ-le tema kaasamisest Peetri–Vaida lõigu ümberehituse projekteerimistingimuste menetluses, kuna Cold Trade OÜ on kinnistu Krati tee 8 omanik ja Krati tee 8 kinnistu osas võib projekteerimistingimuste kehtestamine kaasa tuua kinnisasja osa sundvõõrandamise või selle suhtes sundvalduse seadmise vajaduse.</p> <p>2. 25.08.2021.a teatele lisatud projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt on eraomandis olevad katastriüksused, millele projekteeritakse riigitee või selle koosseisu kuuluvad teed ja rajatised ja millest on eeldatavalt vaja maavõõrandust, tähistatud eskiisjoonistel.</p> <p>3. Olles tutvunud projekteerimistingimuste eelnõu ja eskiisjoonisele Krati tee 8 kinnistuga seoses märgitud planeeritava lahendusega, ning Transpordiameti projektijuht Elle Tamme 15.09.2021.a elektronkirjas antud selgitustega vastuseks Krati tee 8 (kaas)omaniku Cold Trade OÜ küsimustele, peab Cold Trade OÜ oluliseks saada täiendavat teavet. Kuna Cold Trade OÜ-l puudub teede planeerimise alane pädevus, peab ta enne talle kuuluva maa võõranduse kavatsuse osas lõpliku seisukoha andmist vajalikuks saada täiendavaid selgitusi kavandatud maavõõranduse, sh selle mahu, põhjenduste kohta.</p> <p>4. Elle Tamme selgituste kohaselt on Krati tee 8 kinnisasja piirkonda kavandatud perspektiivne põhimaanteega ristuv kergliiklustunnel (või viadukt). Selle rajamiseks ja ühtlasi tunnelini/viaduktini viiva kergliiklustee rajamiseks on vajalik maavõõrandus Krati tee 8 kinnisasjast.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Krati tee 8 kinnisasja piirkonda on eskiislahendusega kavandatud perspektiivne põhimaanteega ristuv kergliiklustunnel. Selle rajamiseks ja ühtlasi tunnelini viiva kergliiklustee rajamiseks on vajalik maavõõrandus Krati tee 8 kinnisasjast, mis asub kavandatava rajatise vahetus läheduses. Perspektiivne tunneli ruumivajadus on suurem kui mahutab riigitee alune teemaa, samuti ulatuvad eramaadele tunneli seotud kergliiklustee ühendused ja kergliiklustee hargnemine bussipeatustesse. Kuivõrd I klassi teele vastaval põhimaanteel ei ole lubatud teeületused samas tasandis, on tunneli vajadus otseselt seotud põhimaantee bussipeatustega. Kavandatava tunneli juurde on kavandatud bussipeatused (Annuse ja Allika peatuste liitmisel tekkiv uus peatus), millega seotud teeületus on sellega viidud eritasandiliseks. Tunneli ja bussipeatuste asukoht on kooskõlas Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringuga ning võimaldab Järveküla kooli ja ka Spot of Tallinnaga seotud kergliiklejatele ohutu pääsu teisele poole põhimaanteed (ühendus Rae külaga). Olemasolev asustus ei võimalda tunnelit rajada igale poole, samuti ei ole mõni asukoht tehniliselt ja majanduslikul otstarbekas või teostatav (nt analüüsiti tunneli kavandamise võimalusi Reti tee otsa, kus olemasoleva hoonestuse tõttu ei õnnestu tagada nõutud kaldeid ja vältida suuremahulisi ümberehitusi, sh müraseina ümberehitust). Eskiislahendusele on helesinise täiteta tingmäärgiga kantud perspektiivset planeeringutest tulenevat teedevõrgustikku, mida eskiisiga ei kavandata ja mis on kajastatud illustratiivsel eesmärgil, et näidata eskiislahenduse sidumist ja kooskõla naaberalade perspektiivsete arendustega. Eskiislahenduse tasandil on võõrandatavate alade piirid ja pindalad esialgsed, need selguvad täpselt peale krundijaotuskava koostamist järgmises projekteerimisetapis. Avalikustamisele suunatud eskiislahenduses näidatud maavõõranduse vajadus arvestas nii</p>

5. Eskiisilt on nähtav, et Krati tee 8 kinnisasja ületav kergliiklustee planeeritakse viisil, et see hakkaks kulgema Krati tee 8 maal alates Reti põik tee pöördest uue teena diagonaalselt ja hargnevalt üle kogu kinnisasja ja suubuks teisel pool põhimaanteed alles planeeritavale kergliiklusteele.



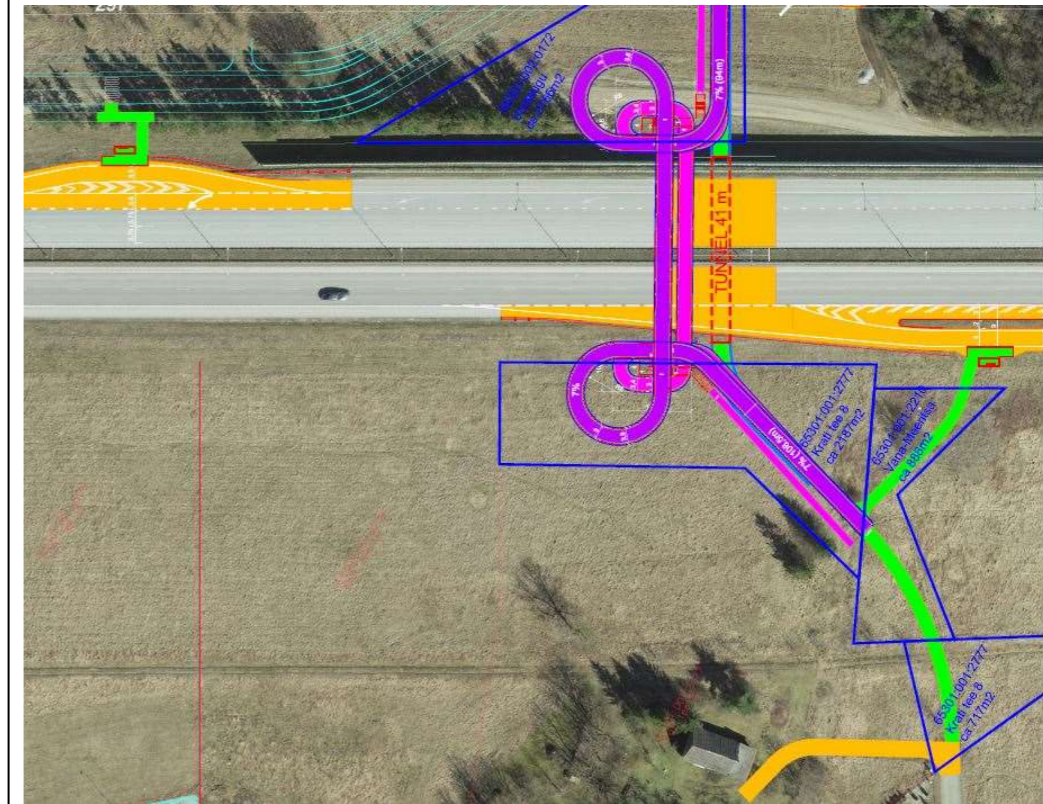
6. Projekteerimistingimuste eelnõu kohaselt on kavas ühendada lähestikku asuvad peatused (Annuse km 7,4 ja Allika km 8,2), vastavalt eskiisjoonisel näidatule, sh kavandades ka eritasandilise teeületusvõimaluse. Ehkki eskiisist ei nähtu selgelt, et Krati tee 8 piirkonda kavandatakse just seda ühendatud peatust, võib seda eeldada.

7. Kergliiklustee ja viadukti/tunneli sel viisil planeerimise põhjendused ei ole Krati tee 8 omanikule arusaadavad. Kavandatav maavõrandus hõlmab arvestatavat osa kogu Krati tee 8 kinnisasjast ning ka nii suures ulatuses planeeritava maavõranduse maht ei ole hetkel kinnisasja omanikule mõistetavad. Krati tee 8 kinnistu asub piirkonnas, mida Rae valla põhjapiirkonna üldplaneering 2030+ (01. september 2019) märgib kui Tallinn-Tartu-Võru- Luhamaa maantee ääres asuv ulatuslik äripiirkond peamiselt väiksemate ladude ja „stock-office“ tüüpi hoonestusega, mis sobib mürarikkamasse keskkonda. Kergliiklusteede ja põhimaanteega ristuva kergliiklustunneli (või viadukti) asukoht peaks vastama piirkonna reaalsele olemasolevatele ja perspektiivis oluliseks peetavatele liiklusvajadustele. On ebaselge, milliste vajaduste rahuldamiseks on kavandatud kergliiklusteed just Krati tee 8 kinnistust lõikama ja on kavandatud tunnel või viadukt just asukohta, kus mõlemal pool põhimaanteed puuduvad kergliiklusteed ja ka vahetu elamupiirkond. Selliselt suunaks kergliiklustee jalakäijad ning ratturid neile tegelikult huvipakkuva trassi (kodu-kool-sport) asemel hoopis ärihoonestuse vahele ja väga lähedalt mööda eramute õuealadest.

9. Eeltoodust tulenevalt palume selgitada:

- miks on valitud Krati tee 8 piirkonnas kergliiklustunneli (või viadukti) asukohaks just eskiisile märgitud asukoht, kus ei asu käesoleval ajal kergliiklusteid kummalgi pool põhimaanteed;
- miks ei või kergliiklustee tunneli/viaduktini paikneda Krati tee 8 kinnisasja piirilähedasel alal (Reti tee põik pikendusest otse või sellest lõunapoolsemalt põhimaantee suunas, kus puudub elumaja ja selle hooviala), vaid peab seda diagonaalselt lõikama;
- miks on vajalik kergliiklustee täiendav hargnemine Krati tee 8 kinnisasja maal, mis suurendab selgelt kavandatava maavõranduse mahtu;
- millega on põhjendatud Krati tee 8 kinnistust kogu põhimaanteega piirneva laia ala võõrandamise kavatsus, ehkki Krati tee 8 kinnistu põhjapoolset osa kavandatav kergliiklustee kuidagi ei haara,
- kas planeeritava võõranduse tulemusel jääks Krati tee 8 omanikule kaks lahustükki või hõlmaks võõrandus kogu Reti teest lõuna poole jäävat osa (Krati tee 8 kinnistu paikneb esimese eskiisjoonise paremas servas ja eskiis ei kata kogu kinnistut, seega jääb Krati tee 8 kinnisasja kogu planeeritud maavõranduse maht ebaselgeks).

tunneli kui viadukti rajamiseks vajaliku maa-alaga. Skeem viaduktilahenduste tööversioonist:




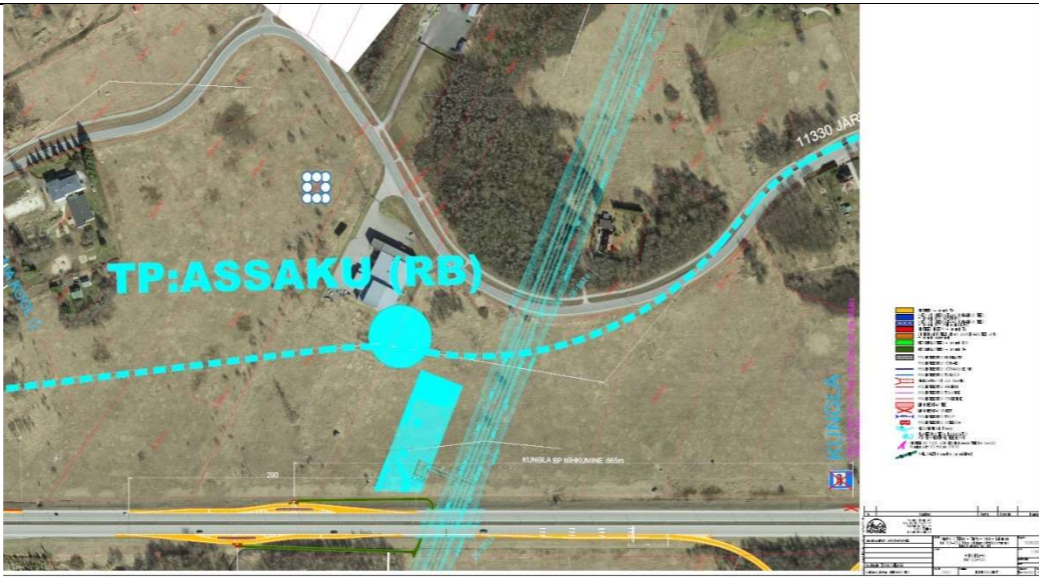
Praeguseks hetkeks on toimunud rajatise eelvalik tunneli ja viadukti vahel, mille tulemusena jätkatakse tunneli kavandamist. Seega saab öelda, et viadukti alternatiivide rajamisest on loobutud ning korrigeeritud eskiislahenduses on võõrandatava ala pindala Krati tee 8 kinnisasjast selle tõttu vähenenud.


Tunneli asukoht vastab Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringule ning seotakse mõlemal pool teed kergliiklusvõrgustikega. Tunneli nihutamine Nurme tee ristmiku piirkonda ei ole põhjendatud. Nurme tee ristmik põhimaanteega likvideeritakse. Sinna piirkonda ulatuvad mõlemal teeküljel Tallinna väikese ringtee aeglustus- ja kiirendusrajad, mis omakorda on käesolevas eskiislahenduses kokku sobitatud bussitasku kiiludega selliselt, et bussitasku elemendid kiirendusradadega ei kattu. Tunneli nihutamise korral kaugeneks bussipeatus (kuna peatuse asukohta ei saa Tallinna väikese ringtee tõttu Tallinna poole nihutada) teeületusvõimalusest märkimisväärselt.

Kinnisasjast maa omandamine toimub järgmises projekteerimisfaasis peale seda kui on valminud krundijaotuskava, kus on maaeralduse piir ja pindala täpselt fikseeritud. Omandamine toimub vastavalt kehtivale seadusandlusele (käesoleval ajal reguleerib omandamist kinnisasja avalikes huvides omandamise seadus KAHOS), riigile omandatav maa-ala kompenseeritakse maaomanikule hüvitusväärtuse alusel ning protsess viiakse läbi maaomanikuga läbirääkimiste teel. Hindamisel võetakse aluseks maaomandi jagamise eelne seis ja jagamise eelse maa potentsiaal läbi ühe suure maatüki, sh arvestades kehtivaid planeeringuid. Käesoleval hetkel on Maa-ameti andmetel Krati tee 8 kinnisasja sihtotstarve elamumaa 100%. Kinnisasi asub kehtiva detailplaneeringuga alal. Kükita kinnistu ja Undiaugu kinnistu maatüki II detailplaneeringu kohaselt ( DP0297 kehtestatud Rae Vallavalitsuse korraldusega 30/10/2007) vastab Krati tee 8-le krunt positsiooniga 4, mille sihtotstarve on detailplaneeringus määratud EE 100% (elamumaa).

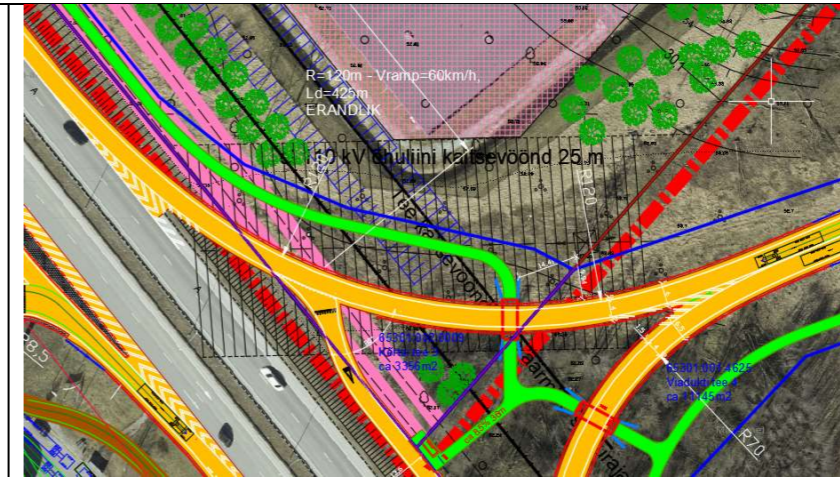
			<p>10. Cold Trade OÜ soovib saada teavet ka kõigi kergliiklustunneli/viadukti ja sellele juurdepääsutee kaalutud teiste võimalike alternatiivide kohta.</p> <p>11. Krati tee 8 kinnisasja lähipiirkonnas asub populaarne spordikeskus Spot of Tallinn. Rae valla põhjapiirkonna liikuvusuuringus (Hendrikson ja Ko OÜ, 20182) on märgitud, et valla üldplaneeringu käigus on oluline luua turvaline ühendus Rae külast Järveküla kooli/Spot of Tallinn' asse kui olulisse tõmbepunkti. Osundatud on, et „Turvaline otsetee (sh ka rattateega) võimaldab Rae küla lastele ka iseseisvamat liikumist (sõltumatust vanematest või ühistranspordist). “ Kui Krati tee 8 kinnistule planeeritavad kergliiklusteed on kavandatud arvestades just selle märgitud ühenduse vajadust, võiks Cold Trade OÜ arvates olla loogiline pigem tunneli (või viadukti) rajamine Spot of Tallinnale võimalikult lähedasse kohta. Just spordikeskuse juures on ka olemas täpselt sama kaugel põhimaantee suunas kulgev teelõik kui seda pakub Reti tee. Põhimaanteeeni ulatuv katastriüksus 65301:001:3426 paikneb kohakuti üle põhimaantee oleva Nurme teega, mis ristub omakorda juba olemasoleva vahe teega ning võimaldaks samuti põhimaantee ületamise probleem lahendamist, seejuures ilma elamumaa sihtotstarbega maast suure võõranduseta.</p> <p>12. Enne vastusteta nimetatud küsimustele ei saa Cold Trade OÜ kahjuks kujundada oma lõplikku seisukohta maavõõranduse ettepaneku osas. Hetkel Cold Trade OÜ maa võõrandamiseks nõusolekut anda ei saa, kuid ei soovi sellest võimalusest ka keelduda. Seoses maa võõrandamise hinnaga peab Cold Trade OÜ oluliseks, et maa võõrandamise korral vastaks maa omandiõiguse kaotuse eest makstav kompensatsioon maa võõrandamiskokkuleppe sõlmimise aegsele tavalisele väärtusele. Samuti soovib Cold Trade OÜ nende kulude hüvitamist, mis tekivad olulise maaosa kaotuse tõttu maatüki uue planeerimise vajadusega. Cold Trade OÜ vajab planeeringuga seotud kulude suuruse väljaselgitamiseks täiendavat aega, kuid on ilmne, et ilma uue planeerimiseta ei ole omanikul selgust talle alles jääva maaosa kasutamise võimaluste kohta ja sellised kulud on seotud otseselt maa võõrandamisega. Samuti on põhjendatud vajalike õigusabikulude hüvitamine, mida Krati tee 8 omanik seoses tema kaasamisega haldusmenetlusse kannab. Cold Trade OÜ soovib, et nii kinnistu väärtuse langemine kui muud kulud hüvitatakse koheselt võõrandamiskokkuleppe sõlmimise ajal.</p>	<p>Eraomandis säilivale maaosale detailplaneeringu koostamisega seotud kultusi Transpordiamet ei hüvita. Maaüksusest osa võõrandamine riigitee transpordimaaks eraomandis säilivale kinnistuosale detailplaneeringu koostamise kohustust kaasa ei too, mistõttu puudub Transpordiametil seos detailplaneeringu koostamiseks kantavate kuludega. Samuti ei kompenseeri Transpordiamet õigusabi kulusid, mida omanik on vabal tahtel kandnud seoses projekteerimistingimuste menetlusse kaasamisega. Kinnistu väärtuse võimalikku vähenemist selgitatakse maa hindamise käigus, kui algatatakse kinnistuosa võõrandamise menetlus.</p> <p><b>Otsus:</b> Lugeda selgitused antuks ning jätta ettepanekus esitatud arvamused tunneli/viadukti nihutamise ning kulutuste kompenseerimise osas arvestamata.</p>
3	Km 8-9	Järve tee 16 65301:001:0138 A. A.	<p>1. Palun edasisel projekteerimisel arvestada vajadusega tõsta müratõkete efektiivsust. Aastal 2014 tellisime mürauringu, millest selgus et liikumüra tase minule kuuluval kinnistul Järve tee 16 Assaku alevik ei vasta normidele.</p> <p>2. T-kujulisel ristmikul mis asub Järve tee 16 kõrval regulaarselt toimuvad ohtlikud olukorrad, ning autojuhid vajutavad signaali, et vältida kokkupõrget. See ka tekitab müra. Ma arvan, et olukorda võiks lahendada ringliiklusega ristmik.</p> <p>3. Künnis mis asub Järve tee 16 maja ees (Riigimaanteele 11330 Järveküla-Jüri km 5,34) rahustab kiirust, kuid samal ajal tekitab müra ja vibratsiooni. Ma palun eemaldada künnist. Kui rajada punktis 2 mainitud ringliiklusega ristmik, see võib rahustada kiirust künnisse asemel.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>1. Teeprojekti mürauringu (OÜ Hendrikson ja Ko töö nr 20003726) alusel nähtub, et tee rekonstrueerimise järgses olukorras eluhooneteni ulatuvad müratasemed vastavad KeM määrusega nr 71 kehtestatud liikluse müra piirväärtustele. Järve tee 16 kinnisasjal (katastritunnus 65301:001:0138 ) on 110 km/h tingimustes päevane müratase kõrvalmaantee 11330 Järveküla-Jüri poolses küljes 62 dB, öine 54 dB ning põhimaantee poolses küljes 61 dB ja 53 dB (120 km/h antud lõigul ei kehtestata). Seega mürauringu alusel ei esine riigiteedega külgnevatel lõikudel müratundlike hoonete fassaadidel normtasemete ületamisi, mistõttu ei ole müraleevendusmeetmeid kavandatud. Perspektiivne olukord (20 aastat alates ehitusest) liikluse kasvu tingimustes mürauringu alusel antud kinnistul normtasemete ületamisi tuua ei tohiks, kuid arvestades, et teelõik kuulub Transpordiameti poolt koostatava strateegilise mürakaardi koosseisu, hinnatakse selle olukorda Atmosfääriõhu kaitse seaduse alusel iga viie aasta järel. Normtaseme ületuse korral kuuluvad olukorrad leevendamisele välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskavas.</p> <p>2. ja 3. Ettepaneku punktides 2 ja 3 käsitletud ristmikuala ei kuulu eskiisprojekti töömahtudesse ning käesolev projekteerimistingimuste menetlus seda ei puuduta. Järve tee 16 kinnisasja vahetus läheduses on koostamisel Assaku aleviku Vana-Kongo ja Vana-Tartu mnt 80 detailplaneering, mille eskiislahenduse kohaselt on kavandatud riigiteede 11330 Järveküla-Jüri ning Assaku ühendustee ristmiku ümberehitus ringristmikuks.</p>

				<p>Seega vaadeldakse ettepanekus käsitletud riigitee ristmikku ja kavandatakse sinna perspektiivne lahendus eelnimetatud detailplaneeringulahenduse väljatöötamise käigus.</p> <p><b>Otsus:</b> Jätta ettepanekud eeltoodud põhjustel arvestamata.</p>
4	Km 9-10	Künka tee 5a 65301:002:0335 E. V.	<p>Kindlasti ei ole ma nõus heauskselt loovutama kõrge emotsionaalse väärtuse (see maa on juba mitu põlvkonda kuulunud minu esivanematele ja plaanis oli seda elamiseks kasutada minu poegadel) ning 9 km Viru platsist olev maa on kindlasti ka väga väärtuslik elu- ja ärimaaks.</p> <p>Seoses aastaid tagasi ehitatud müratõkkega võtsite ära võimaluse sõita kinnistult välja Tartu maanteele. Praegu piirneb kinnistu Tartu maanteega ja teistest külgedest on ümbritsetud eramaadega. Kõigepealt sooviks lahendust, mis lubaks tagasi saada probleemivabalt väljapääsu oma kinnistult. Kas oleks võimalik taastada tee Päästeameti kõrvalt?</p> <p>Loodan, et ehitatav tee ei tekita põliselanikele järjekordset probleemi elus hakkama saamiseks.</p>	<p><b>Põhjendused:</b> Künka tee 5a kinnistule ei ole eskiislahendusega tegevusi kavandatud ega ole teada maavõõranduse vajadust. Antud kinnistu kõrval asub olemasolev mürasein, seda on kavandatud teatud määral ümber ehitada seoses vajadusega pikendada seina ees asuvat põhimaantee aeglustusrada. See tegevus toimub riigitee alusel maal, teemaad on esialgsel hinnangul selleks piisavalt.</p> <p>Eskiisjoonisel Künka tee 5a kinnistuga kattuvalt on informatiivsel eesmärgil kujutatud Rae valla üldplaneeringuga kavandatav perspektiivne trammikoridor, mis on eskiisjoonistel kajastatud üksnes lahenduste kokkusobivuse huvides illustratiivselt. Transpordiamet trammitööd ei kavanda ja käesolev menetlus seda ei puuduta.</p> <p>Uut mahasõitu (ega endist) põhimaanteele rajada ei saa, seda ei võimalda kehtivad maanteede projekteerimismid (majandus- ja taristuministri 5.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismid“), mille kohaselt antud teel selle funktsiooni (põhimaantee), liiklussagedust ning kiirusrežiimi arvestades samatasandilised ristumised ei ole lubatud.</p> <p><b>Otsus:</b> Jätta arvamuse arvestamata.</p>
5	Km 9-10	Rukki tee L1 65301:001:2886	<p>Palume kaaluda meie ettepanekut mahasõidu lisamisega:</p> 	<p><b>Põhjendus:</b> Skeemil näidatud asukohas puudub põhimaanteel ristumiskoht, tegemist oleks uue ristumiskoha rajamisega. Vastavalt majandus- ja taristuministri 5.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisale „Maanteede projekteerimismid“ antud tee funktsiooni (põhimaantee), liiklussagedust ning kiirusrežiimi arvestades samatasandilised ristumised ei ole lubatud, mistõttu eskiislahendusega põhimaanteelt uusi samatasandilisi juurdepääse ei kavandata.</p> <p><b>Otsus:</b> Jätta ettepanek arvestamata.</p>
6	Km 9-10	Põrguvälja tee 35//37//39 65301:002:0216 65301:002:0218 65301:002:0220	<p>Olles tutvunud Transpordiameti poolt edastatud Novarc Group AS poolt koostatud Riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa Km 7,3-20,0 asuva Peetri-Vaida lõigu ümberehituse projekteerimistingimuste projekti eskiislahendusega (Töö nr 1557), avaldab AS Kinnisvara Info, kui piirnevate kinnisasjade (Põrguvälja tee 35//37//39 kinnistud) omanikuna, omapoolse arvamuse alljärnevas:</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Eskiisjoonistel on informatiivsel eesmärgil kujutatud Rae valla üldplaneeringuga kavandatav perspektiivne trammikoridor, mis on eskiisjoonistel kajastatud üksnes lahenduste kokkusobivuse hindamise huvides, st illustratiivselt. Transpordiamet trammitööd ei kavanda ja käesolev menetlus seda ei hõlma.</p> <p><b>Otsus:</b> Võtta arvamuse teadmiseks.</p>

			 <p>kuigi kõnealusele teeprojektiga ei lahendata Tallinna Lennujaama ja Jüri aleviku vahelise ala kergrööbastranspordi ühendamise eskiisprojekti, siis arvestades asjaolu, et Tuulekaru OÜ poolt töö nr 002-19 raames koostatud viimati nimetatud trammitee perspektiivne eskiislahendus kajastub ka juuresoleva projektdokumentatsioonil, peame oluliseks avaldada ka kõnealuses menetluses, et AS Kinnisvara Info ei nõustu välja töötatud trammitee ühendustee eskiislahendusega, mis näeb ette perspektiivse trammitee trassi kulgemist läbi Põrguvälja tee 37 ja Põrjuvälja tee 39 kinnistute. Selline trammitee lahendus kahjustaks olulisel määral AS Kinnisvara Info huve piirates kinnistute eesmärgipärast kasutamist, mõjutades sh planeeritavat ehitus- ja majandustegevust Põrguvälja 35//37//39 kinnistutel kolme kinnistu ainukasutusõiguse tervikus. AS Kinnisvara Info vaidlustab trammitee eskiislahenduse ka Rae valla Põhja piirkonna üldplaneeringu menetluses.</p>	
7	Km 10-11	Rukki tee 20 65301:001:2893 Rukki tee 22 65301:001:2894 Rukki tee 24 65301:001:2897 Rukki tee 26 65301:001:2899 Rukki tee L1 65301:001:2886 Kaera tee L2 65301:001:2889 Kaera tee 65301:001:2887	<p><i>(Selgituse küsimine)</i> Uurisin jooniseid ja seletusi. Ei leidnud viidet sellele, kas meie Rukki tee 20-30 (Tartu mnt-ga külgnevad kinnistud) saavad kuidagi Tartu maantee modifitseerimisest mõjutatud – st, kas tekivad laiendatud teekaitsevööndid vm, mis kinnistutele detailplaneeringuga määratud võivad muuta? Tartu mnt maha- ja pealesõit on paigutatud Võsa kinnistule. Rukki tee pikendus lõikab Rukki tee 20 kinnistu lõunaserva ja selle ehitusõiguse alasse.</p>	<p><b>Selgitused:</b> Põhimaanteele kiirusmuuteraja lisandumise võrra riigitee küll laieneb, kuid see asjaolu kehtestatud detailplaneeringutes määratud ehitusõigust ei muuda, st ei vähenda ega nihuta hoonestusala asukohta. Riigitee uus peale- ja mahasõit on kavandatud Võsa kinnistule (65301:001:0213, munitsipaalmaa), kuhu on kehtiva detailplaneeringuga perspektiivne teedevõrgustik planeeritud. Eskiislahendus ei kattu Rukki tee 20 hoonestusalaga, sest ei ulatu nii kaugele. Eskiislahenduse koostamisel Rukki tee piirkonnas oli aluseks varem koostatud teeprojekt (Reaalprojekt OÜ töö nr VP14018). Muudatus on üksnes peatee trajektooris põhimaantee peale- ja mahasõidu üleminekul Rukki teeks, kus tulenevalt tee funktsioonist ja eeldatavast liiklussagedusest, antakse eesõigus põhimaanteelt tulevale või sinna suunduvale sõidukile.</p>
8	Km 10-11	Maanteevahe 65301:002:1692	<p><i>(Selgituse küsimine)</i> Kas palun selgitaksite, mis muudatused kaasnevad Maanteevahe (Lehmja küla) kinnistu omanikule?</p>	<p><b>Selgitus:</b> Harjumaal Rae vallas Lehmja külas asuvalle Maanteevahe kinnisasjale (katastritunnus 65301:002:1692) eskiislahenduse kohaselt tee-ehitust ega sellega seonduvaid tegevusi kavandatud ei ole. Kinnistu on kaasatud menetlusse piirinaabrina teavitamise eesmärgil. Eskiisjoonistele on kantud lahenduste sidumise ja kokkusobivuse hindamise eesmärgil helesinise tingmäärgiga perspektiivsetest tee-, raudtee ja trammitee projektidest ning ka detailplaneeringutest tulenevat teedevõrgustikku illustratiivses tähenduses, et hinnata erinevate lahenduste kokkusobivust.</p>

9	Km 11-12	Tuuleveski 65301:002:1013	<p>Seoses kavandatava ümbersõidu rajamisega, taotleb OÜ Tuuleveski maa vahetust, 1:1le. Oletatav maaasukoht on määratud kaasasaadetavas manuses.</p> 	<p><b>Põhjendused:</b> Kinnisasjade vahetuse võimalusi on põhjendatud edaspidi kaaluda, seda enam kui samas piirkonnas esineb vahetamiseks sobilikku riigimaad. Maade hindamine ja asendusmaa valik toimub eel- või põhiprojekti koostamise lõpus peale seda kui on valminud krundijaotuskava, kus on eramaast omandatava maaeralduse piir ja pindala täpselt fikseeritud.</p> <p><b>Otsus:</b> Võtta teadmiseks, et maaomaniku eelistus on eramaast omandatava maa vahetamine riigimaaga, vastavas projekteerimisfaasis võimalusel arvestada.</p>
10	Km 11-12	Tartu mnt 200 // Bensiinijaama 65301:001:1586	<p>R&amp;R Real Estate OÜ ja Tartu Terminal AS opereerivad tankla-teenindusjaama Jüris, Bensiinijaama/Tartu mnt 200. Projekteerimistingimuste eelnõu seletuskirja p 3.1.3 alapunkt 4 kohaselt on kavas likvideerida 11332 Jüri bensiinijaama tee mahasõit kuni viadukti aluse teeni.</p> <p>Oleme nõus, et likvideeritakse tanklast Bensiinijaama tee kaudu väljasõit riigiteele 2, kuid teeme ettepaneku, et alles jääks tankla ühendus Viadukti teega Bensiinijaama tee kaudu.</p> <p>Mõistame, et Bensiinijaama tee sulgemise eesmärk on välistada tankla kasutamist otseläbipääsuks riigiteele 2 ning sellest tulenevat viimase liikluskorralduse kasvu antud asukohas. Leiame aga, et see eesmärk on võimalik saavutada olemasoleva Bensiinijaama tee ümberehituse ja tankla liikluskorralduse muutmise abil, mis muudaksid tankla maa-alalt läbisõitmise liiklejaile aeglasemaks (kännised, pöördeid nõudvad liikluskorraldused koos füüsiliste piiretega jms).</p> <p>Sellest tulenevalt teeme ettepaneku näha projekteerimistingimustes ette Bensiinijaama tee liikluslahenduse muutmine viisil, mis vähendaks sellel sõidukite kiirust ja seega poleks mugavalt kasutatav riigimaanteele kiireks ligipääsuks, kuid ei sulgeks teed täielikult.</p> <p>Kinnitame, et oleme valmis igakülgselt koostööks, avatud aruteluks ja ka investeeringuteks (sh Bensiinijaama tee omandamiseks), et leida kõigile pooltele sobiv lahendus.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Riigitee 11332 rambi ja rambilt perspektiivse juurdepääsu säilitamist Tartu mnt 200/Bensiinijaama kinnisasjale on võimalik edaspidi kaaluda tingimusel, et leitakse projektlahendus, mis välistab liiklussõlme tekkimise (välistada tuleb olukord, et läbi tankla territooriumi hakkab sõidukijuht lõikama otsides nii lühimat teed põhimaanteele). Ettepanekus esitatud lahenduse projekteerimine väljub riigitee eskiislahenduse raamidest, mistõttu initsiatiiv projektlahenduse leidmiseks peab tulema huvitatud isikult. Eskiislahenduses on rambile projekteeritud kergliiklustee, ristmik põhimaanteelega suletakse, need põhimõtted jäävad kehtima ka siis kui kinnisasja juurdepääsuga seotud ettepanek on võimalik edaspidi rahuldada.</p> <p><b>Otsus:</b> Võtta ettepanek teadmiseks, riigitee eskiislahendust mitte muuta. Kaaluda edaspidi huvitatud isiku poolt esitatavaid lahendusi pidades silmas eesmärki - vältida liiklussõlme teket.</p>
11	Km 11-12	65301:002:0009 Kõrtsi tee 3	<p>Ei ole nõus antud lahendusega, kuna see ei arvesta kehtiva detailplaneeringuga.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Teid ei saa ehitada Kõrtsi tee 3 kinnistule kuna detailplaneeringu järgi on tegemist haljasalaga. Mis on oluline osa töötajate rekreatsioonist.</li> <li>Kergliiklustee nii suure maantee ääres pole inimsõbralik lahendus. Palun viia kergliiklustee kulgema Tartu mnt paralleelselt aga mitte otse selle ääres, näiteks sobiks kergliiklustee väiksema liikluskorraldusega Põrguvälja tee äärde.</li> <li>Juhul kui siiski nähakse vajadust et kergliiklejad peaks viibima põhimagistraalile nii lähedal siis tuleks viia kergliiklustee teisele poole Tartu mnt</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b> Teelahendusel ei ole kattuvust kehtestatud detailplaneeringus määratud hoonestusalaga ning ei esine vastuolusid kehtivate nõuetega tuleohutusele ja tuleohutuskujudele. Tulenevalt läbirääkimistest maaomaniku esindajaga on otsitud kompromissi teelahenduse ning kinnistule kavandatava perspektiivse ehitustegevuse laienemise vahel. Väljavõttel on esitatud esialgne eskiislahendus koos kehtivas detailplaneeringus määratud hoonestusala ning piirangutega.</p>

4. Kavandatav tee ei saa läbida Kõrtsi tee 3 kinnistut kuna see on detailplaneeringust tulevate hoonestus alale liialt lähedal, vajalik on tuleohutusest tulenevad kujud ning ligi pääs ning turvalisusest tulenev aed.
5. Kavandatav tee ei saa läbida Kõrtsi tee 3 kinnistut kuna selle alla jääks maaall olevad tuletõrjewe mahutid ning torustikud



Läbirääkimiste tulemusel on eskiislahendust muudetud, et võimaldada hoone laiendamist ning laiendatud hoone perimeetri ümber veokite liiklemist: Tallinna-suunalise pealesõidu asukoht on nihutatud hoonest eemale, kergliiklusteede paigutust on muudetud, võrgustikuks sidumise eesmärgil on kinnistuga kattuv kergliiklustee lõik säilitatud, algselt tunnelisse kavandatud kergliiklustee teeületus on lahendatud samatasandilisena (asub valgustataval alal). Väljavõtte uuest lahendusest koos joonisele kantud veokite šabloon kujutisega:



Sellega on Kõrtsi tee 3 kinnistust võõrandatava ala pindala vähendatud ca 1200 m<sup>2</sup> võrra. Täiendavaid muudatusi teelahenduses ilma liiklusohutuses kaotamata ja maanteede projekteerimismõnede vastuõllu minemata ei ole võimalik kavandada.

Teelahenduse kattuvust tuletõrjewe mahutite ja torustikega ei ole tuvastatud.

Uue riigitee lõigu rajamisel moodustub sellele riigitee kaitsevöönd. Kaitsevööndite ulatused on määratud EhS § 71. Transpordiamet selgitab, et riigitee kaitsevööndis ei esine tulenevalt EhS § 70 automaatset ehituskeeldu, Transpordiamet riigiteed valitsema volitatud asutusena otsustab kaitsevööndisse ehitusloakohustusliku ehitustegevuse kooskõlastamise või kooskõlastamata jätmise igakordselt konkreetse projekt- või planeeringulahenduse alusel kaalutlemise tulemusel.

Kehtiv detailplaneering võimaldab Kõrtsi tee 3 kinnisasjale kavandada täiendavat ehitusõigust. Riigitee eskiislahendus on koostatud arvestusega, et säiliks kinnisasjal hoone laiendamise võimalus koguõsas (väljaspool põhimaantee kaitsevööndit) ja laiendatava hoone perimeetri ümber oleks tagatud sõidukite liikumine.

**Otsus:**

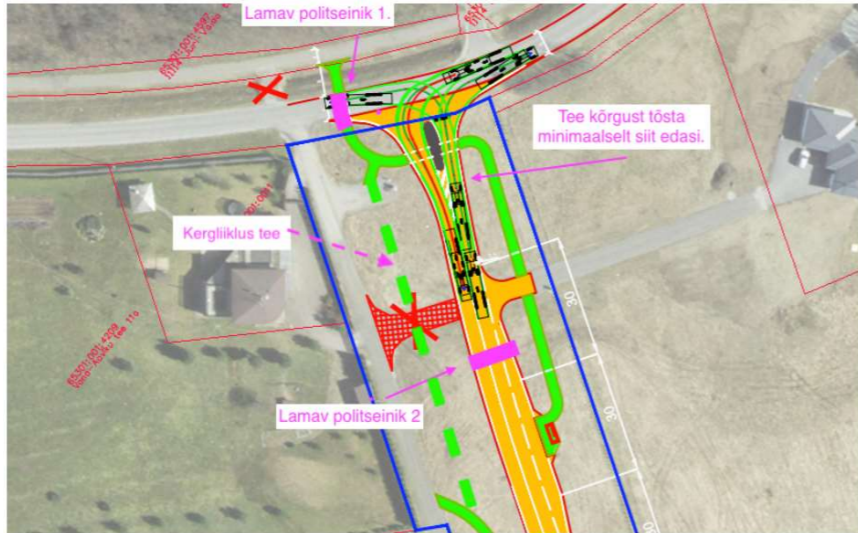

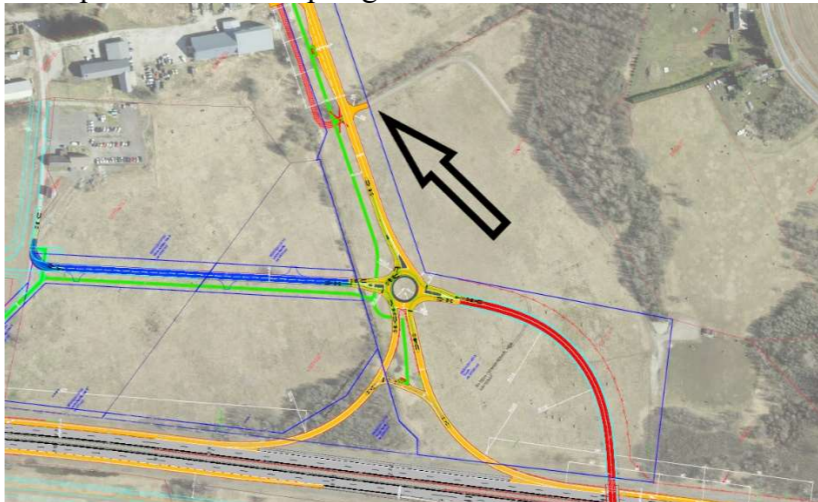
Jätkata teelahenduse kavandamist uuendatud eskiislahenduse alusel.

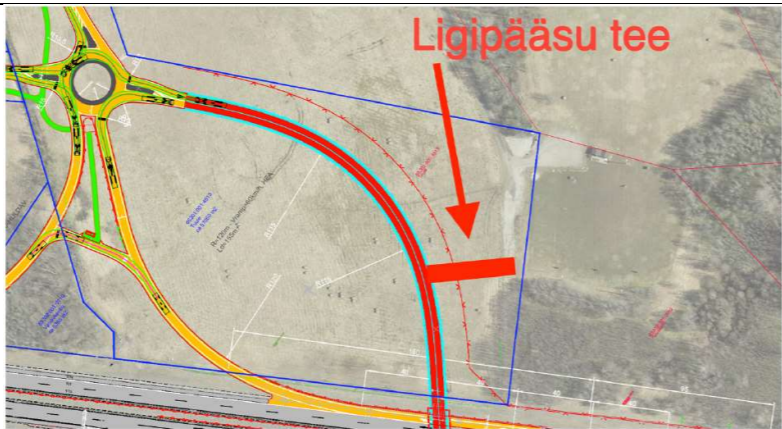




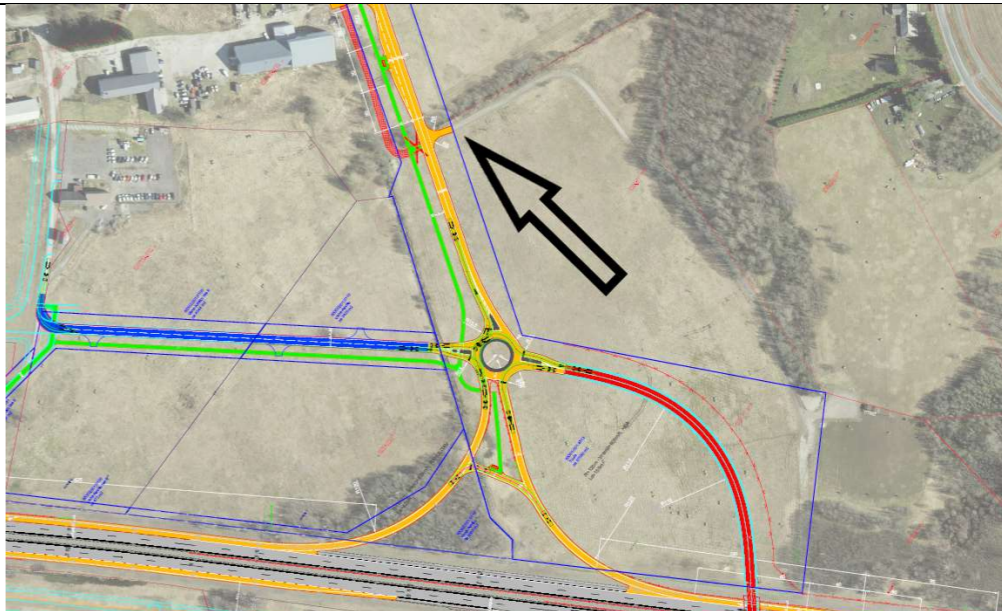
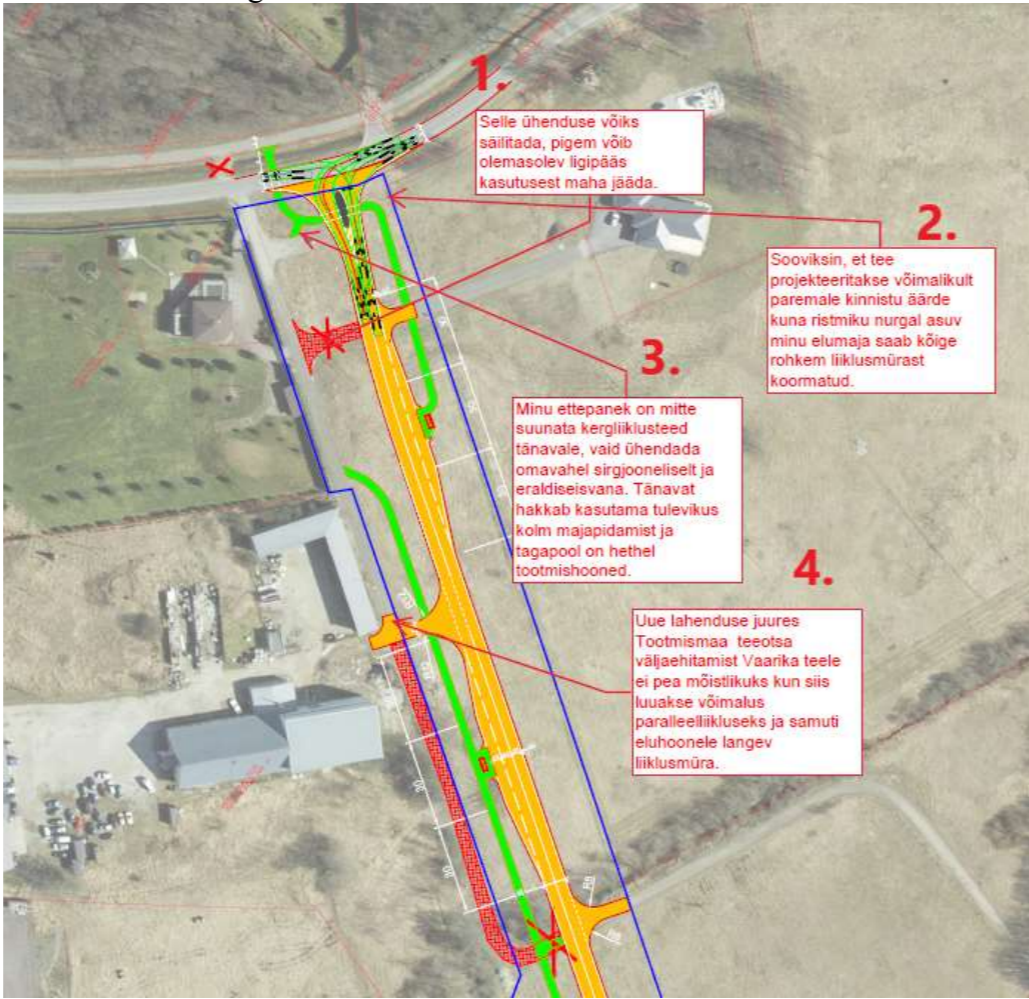

12	Km 11-12	65301:002:1180 Kaevu tee 8  K. L.	<p>1.Omalt poolt soovime, et teostataks uued müratugevuse mõõtmised. Müraseinale paigaldada müra külast eemale suunav kaar, sest tee on tõstetud kõrgemale ja selletõttu on mürasein liiga madal ning ei täida seetõttu eesmärki. Samamoodi peaks olema paigaldatud müra eelbarjäärid ning mürabarjäärid küla otsesse.</p> <p>2.Kuidas on plaanis lahendada sadevete äravool teelt? Hetkel jookseb see tee pealt meile aeda, ehitatud truubid on umbes ja ei täida eesmärki.</p> <p>3.Bussipeatustes peaks olema kindlasti paigaldatud bussiootepaviljonid koos rattaparklaga, puhkealad koos WC-ga.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>1. Teeprojekti mürauringu (OÜ Hendrikson ja Ko töö nr 20003726) alusel nähtub, et tee rekonstrueerimise järgses olukorras eluhooneteni ulatuvad müratasemed ei küündi KeM määrusega nr 71 kehtestatud liikluse müra piirväärtusteni. Kaevu tee 8 kinnisasjal (katastritunnus 65301:002:1180) on 110 km/h tingimustes päevane müratase põhimaantee poolses küljes 60 dB, öine 52 dB (120 km/h antud lõigul ei kehtestata). Seega mürauringu alusel ei esine riigiteedega külgnevatel lõikudel müratundlike hoonete fassaadidel normtasemete ületamisi, mistõttu ei ole kavandatud muudatusi olemasoleva müraseinaga ega täiendavaid meetmeid.</p> <p>Sellegipoolest, kuna teelõik kuulub Transpordiameti poolt koostatava strateegilise mürakaardi koosseisu, hinnatakse selle olukorda perioodiliselt - Atmosfääriõhu kaitse seaduse alusel - iga viie aasta järel. Normtaseme ületuse korral kuuluvad olukorrad leevendamisele välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava raames. Järgmine tegevuskava valmib 2023. aasta teises pooles.</p> <p>2. Riigitee ümberehitust kavandades on eesmärk vältida teelt kogutavate sademevete valgumist eramaadele. Teelahenduse projekteerimisel nähakse vajadusel ette täiendavate meetmete (nt kraavituse või drenaažtoru) kavandamine müraseina taha, mis väldib sademevee sattumise eramaadele. Esitatud info võtame teadmiseks ja teehooldejale on antud ülesandeks vaadata üle olemasolevate sademeveesüsteemide hoolduse vajaduse konkreetse müraseina taga asuvas lõigus.</p> <p>3. Bussiootekodade ja rattaparklate vajadust kaalutakse iga peatuse kaupa järgmises projekteerimisetapis. WC ja puhkealade kavandamise vajadust Transpordiamet eskiislahenduses käsitletud bussipeatustesse ei näe, kuna tegemist ei ole bussijaamade ega kaugliini peatustega, peatused teenindavad maakonna ja kohalikke liine.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p>Jätta ettepanek 1 arvestamata. Ettepanekut 2 arvestada ning järgnevates projekteerimisfaasides tagada projektlahendus, mis väldib riigiteelt kogutava sademevee sattumise eramaadele. Ettepanekut 3 kaaluda ja vajadusel rattaparklad ja ootekojad projekteerida põhiprojekti koostamise käigus.</p>
13	Km 13-14	Lõuna tee 2 65301:001:2788 Lõuna tee 65301:001:2792 Lõuna tee 1 65301:001:3065 Tunneli tee 1 65301:001:3066 Lõuna tee 8 65301:001:3067 Lääne tee L1 65301:001:3068 Tunneli tee 2 65301:001:3069 Tunneli tee 65301:001:3070 Lääne tee 1 65301:001:3071 Lääne tee 2 65301:001:3072	<p>I. Asjaolud</p> <p>1.1. 25.08.2021 kirjaga nr 8-1/21-134/20586-1 kaasas Transpordiamet AS-i Süda Maja (pankrotis) kui piirneva kinnisasja omaniku, kelle õigusi või huve taotletav ehitamine puudutab, Riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 7,3-20,0 Peetri-Vaida lõigu ümberehituse projekteerimistingimuste (edaspidi Projekt) menetlusse. Kirja kohaselt on projekti eesmärgiks muuhulgas põhimaantee ristumiskohtade sulgemine.</p> <p>1.2. AS-ile Süda Maja (pankrotis) kuulub Harju maakonnas, Rae vallas, Kurna külas asuv kinnisasi registriosa numbriga 12100102 (edaspidi Ameerikanurga kinnistu), mis piirneb menetluses oleva Riigitee 2 katastriüksusega ning millele juurdepääs on tagatud Riigitee 2, täpsemalt Tartu mnt ja Ameerika tee ristumiskoha (edaspidi Juurdepääs) kaudu.</p> <p>1.3. Novarc Group AS-i poolt koostatud Projekti eskiislahendus (töö nr 1557) näeb ette Juurdepääsu sulgemise.</p> <p>1.4. Maanteeameti, Rae Vallavalitsuse ja AS-i Süda Maja vahel kehtib 16.11.2010 sõlmitud koostööleping (edaspidi Leping), milles on kokku lepitud Ameerikanurga arendusala liiklussõlmede põhimõttelises lahenduses ja antud liiklussõlmede rajamiseks koostöö korraldamises (vt. lepingu koopiat käesoleva kirja lisas 1). Lepingu punkti 2.2 kohaselt sisaldab kokkulepitud alaline lahendus endas parempöört Tallinn-Tartu maanteelt Ameerika teele.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa on rahvusvaheline põhimaantee. Tee liikluskõrgus kinnisasjaga külgnevas lõigus on 14554 autot ööpäevas 2020. aasta seisuga. Teel on kehtestatud perioodiliselt kiirusrežiim 110 km/h. Tegemist on liikluskõrguse alusel I klassi maanteega.</p> <p>Teede projekteerimisel on aluseks majandus- ja taristuministri 5.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maantee projekteerimismõõtmised“. Nimetatud määruse lisa p 5.1 lg 2 kohaselt on I klassi maanteel ristmike vaheline kaugus 5 km ning p 5.2.1 lg 2 sätestab, et I klassi maanteel ei ole samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. EHS § 26 lg 3 punkti 2 kohaselt tuleb projekteerimistingimuste andmisel arvestada, et projekteerimistingimuste andmine ei oleks vastuolus õigusaktidega.</p> <p>Ameerika tee lihtristmik asub ca 1,2 km kaugusel Jüri liiklussõlmest, mistõttu tagatud ei ole ristmike vahelise miinimumkauguse nõue. Ristmikul puuduvad aeglustus- ja kiirendusrajad, mistõttu on ristmiku kasutamine põhimaantee liikluskõrgust ja kiirusrežiimi arvestades liiklusohtlik (ristmiku kaudu toimub käesoleval ajal üksnes maatulundusmaa teenindamine).</p> <p>Transpordiamet riigitee valitsema volitatud asutusena peab tagama riigitee korrahase kasutamise ning ohutuse. Ristmiku säilitamine põhimaantee olemasoleva liikluskõrguse ja kiirusrežiimi tingimustes on liiklusohtlik ja vastuolus eelviidatud maantee projekteerimismõõtmiste sätetega. Riigitee eskiislahendusega on kavandatud uus</p>

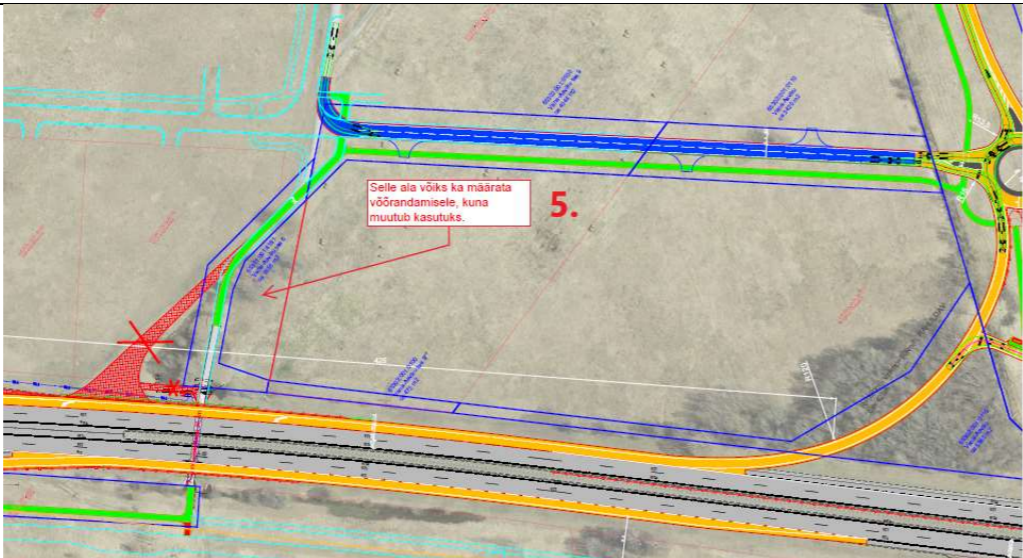
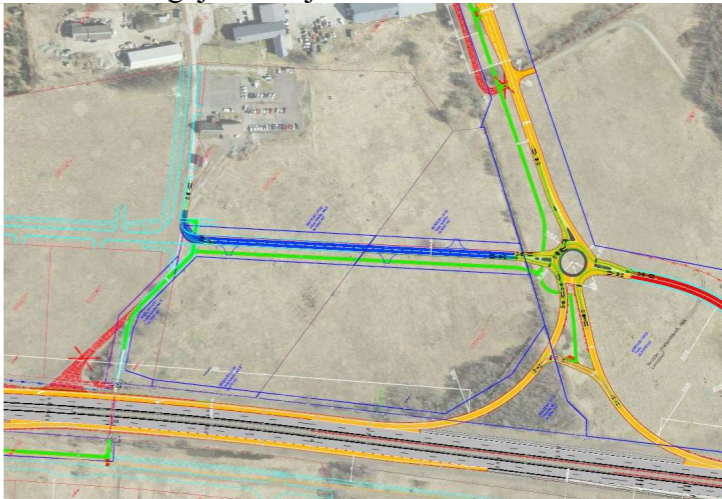
			<p>1.5. Rae Vallavolikogu 17.04.2012. a. otsusega nr 323 kehtestati Kurna küla Ameerikanurga tehnoargi ja teede detailplaneering (DP0650, edaspidi Detailplaneering), mille lisaks on eelpool nimetatud kolmepoolne Leping.</p> <p>II. AS Süda Maja arvamus</p> <p>AS Süda Maja (pankrotis) ei nõustu Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri–Vaida lõigu ümberehituse projekti projekteerimistingimuste eelnõuga osas, mis puudutab eskiislahendust, mis näeb ette Tallinn-Tartu mnt - Ameerika tee ristmiku likvideerimise ja sellega ühtlasi juurdepääsu likvideerimise Ameerikanurga kinnistule, kuna see on vastuolus meievahelise Lepinguga ning kehtiva Detailplaneeringuga. Palume Teie poolt esitatud eskiislahendust korrigeerida selliselt, et see oleks kooskõlas meievahelise Lepinguga ning vastaks kehtivale Detailplaneeringule.</p>	<p>juurdepääsutee, mis võimaldab ristmiku sulgemisel alternatiivse juurdepääsu kinnistutele, mistõttu projekteerimistingimuste andmine ei kahjusta AS-i Süda Maja huve.</p> <p>Transpordiamet on seisukohal, et 16.11.2010 sõlmitud kolmepoolset kokkulepet ei ole võimalik täita, kuivõrd selle täitmine läheks vastuollu maanteede projekteerimisnormidega. Juurdepääs Ameerikanurga tehnoargi ja teede detailplaneeringualale on eskiislahendusega tagatud, selleks on kavandatud alternatiivne juurdepääsutee Trefi tee suunalt Ameerika teeni.</p> <p><b>Otsus:</b> Jätta ettepanek ülaltoodud põhjendustel arvestamata. Eskiislahendusega on tagatud alternatiivne juurdepääs Ameerikanurga kinnisasjale (registriosa 12100102) ning Ameerikanurga tehnoargi ja teede detailplaneeringualale.</p>
14	Km 14-15	<p>Ameerika põik 65302:001:0017 Ameerika põik 1 65302:001:0024 Ameerika põik 3 65302:001:0025 Ameerika põik 5 65302:001:0026 Ameerika põik 7 65302:001:0027 Ameerika põik 9 65302:001:0028 Luure tee 65302:001:0023 Luure tee 2 65302:001:0049</p>	<p><b>Kiri 20.09.2021.</b></p> <p>Vintselle OÜ-le kuuluva ala suhtes on kehtestatud Vana-Aaviku I maaüksuse detailplaneering, kehtestatud Rae vallavolikogu otsusega 27.07.2004, millega on otse Ameerika tee mahasõidu alast ette nähtud kogujatee, millega omakorda on ette nähtud Aaviku kinnistult pealesõit Tartu mnt-le.</p> <p>Transpordiameti poolt esitatud eskiislahendus on meie hinnangul piirkonna jaoks üldjoontes sobilik, kuigi ei ole meile kuuluvate kinnistute osas Vana-Aaviku I mü detailplaneeringuga kooskõlas. Seetõttu esitame käesolevaga mõned täpsustused ja ettepanekud.</p> <p><b>Ettepanekud</b></p> <p>Oleme valmis kaaluma planeeringujärgsest lahendusest loobumist juhul, kui on täidetud järgmised eeldused:</p> <p>1. Olemasolevat Ameerika tee ühendust meile kuuluva kinnisasjaga ei tohi likvideerida enne kui uus taristu on välja ehitatud. Ameerika tee ühendus on hetkel ainus ligipääs Vintselle OÜ-le kuuluvale kinnistule.</p> <p>2. Joonisel 1557_ES_TL-4-205_v01.pdf (edaspidi kui Joonis) punase joonega märgitud viadukt üle Tartu mnt tuleb ehitada välja samaaegselt teiste planeeritud esimese etapi töödega. VÕI ALTERNATIIVSELT. Tuleb välja ehitada Ameerika ja Võilille krunt läbiv tee kuni Tallinna ringteeni (<i>Joonisel märgitud türkiissinisega</i>).</p> <p>3. Teed tuleb välja ehitada arvestusega, et Vintselle OÜ-le kuuluvale kinnistule arendatakse tulevikus logistikapark (liikluskoormuselt võrreldav Täna silma tööstuspargiga Saku vallas). Rajatav arendus koondab tõenäoliselt mitmeid logistikaga tegelevaid ettevõtteid, mistõttu peavad teed olema ehitatud selliselt, et nendel oleks võimalik liigelda täismassiga autorongidel.</p> <p>4. Bussipeatus, mis on Transpordiameti poolt hetkel projekteeritud transpordimaa kinnistu Tallinna poolsesse serva, võiks bussipeatust kasutavate jalakäijate ohutuse huvides asuda võimalikult lähedal Tartu mnt-d läbivale tunnelile.</p> <p><b>Täpsustused.</b></p> <p>Tehnilised märkused eskiisi osas:</p> <p>5. Kohalik tee – hetkel puudub mahasõit Aaviku kinnistule. Mahasõit tuleb ette näha detailplaneeringus ettenähtud asukohta Luure tee transpordimaa krundile kat. tunnus 65302:001:0023;</p> <p>6. Projekteerimistöõde puhul tuleb arvestada ka Vintselle OÜ-le kuuluvat kinnistut tulevikus teenindavate tehnovõrkude rajamise vajadusega. Osaliselt jäävad tehnovõrgud tõenäoliselt Tartu mnt alla (näiteks elektriabel, vesi, kanalisatsioon). Edasine projekteerimistöõ dokumentatsioon käesolevas lõigus kirjeldatu osas palume esitada meile kooskõlastamiseks;</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>1. Antud projekteerimistingimustega ei kavandata Ameerika tee ristmiku sulgemist enne eskiisis kavandatud juurdepääsutee rajamist.</p> <p>2. Aaviku liiklussõlme viadukt on eskiislahenduses märgitud kui II etappi kuuluv lõik. Seda põhjusel, et viadukti kavandamine ei ole seotud Transpordiameti eesmärgiga ehitada põhimaantee liiklusohutumaks, vaid viadukt võimaldab lähipiirkonnas asuvate kinnistute ja perspektiivsete arendusalade latusamat ühendust Tallinnaga või ka kahe teekülje vahel. Teelahenduste ehitusaega ja rahastamist ei ole tänaseks otsustatud.</p> <p>3. Tee konstruktsioon määratakse edasise projekteerimise käigus põhiprojekti faasis.</p> <p>4. I klassi maanteele kavandatav ja perspektiivsele kiirusrežiimile 120 km/h vastav bussitasku on koos aeglustus- ja kiirendusosadega, mis võimaldavad bussil sujuvalt 120 km/h liiklusvoost eralduda või sellega ühineda, ca 900 m pikkune. Peatuste asukohavalikul on arvestatud olemasoleva kergliiklustunneli asukohaga ning asjaoluga, et peatusetasku paiknemine ei satuks konflikti Aaviku sõlme osaks oleva mahapöörde aeglustusrajaga Trefi tee piirkonnas. Nimetatud aeglustusraja projekteerimisel on lähtutud majandus- ja taristuministri 5.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimisnormid“ sätestatud nõuetest aeglustusraja pikkusele ja mahapöörde raadiusele.</p> <p>5. Eskiislahendus on kavandatud põhimõttel, et juurdepääs Luure tee ja Vana-Aaviku tee 1 maaüksuse detailplaneeringualale toimub eskiisis kavandatavalt uuel juurdepääsuteelt.</p> <p>6. Ettepanekut kaalutakse projekteerimise järgmistes etappides, võimalusel välditakse teelahenduse ja perspektiivsete tehnovõrkude kattumist.</p> <p>7. Transpordiamet kavandab vahetult põhimaantee liikluslahendusega seonduvad kergliiklustee lõigud (nt bussipeatuste ühendused) vastavalt eskiisjoonistele. Kergliiklejate teeületus on kavandatud Vana-Aaviku kergliiklustunneli kaudu, mitte üle viadukti.</p> <p>8. Projekteerimistingimuste menetluses esitatud arvamuste ja ettepanekutega ning Transpordiameti põhjenduste ja otsustega nende kohta, on võimalik tutvuda käesoleva korralduse lisa näol.</p> <p>9. Eskiislahenduse realiseerumise ajakava ei ole täna otsustatud. Tõenäoline on teelahenduse realiseerumine lõikude kaupa erinevatel aastatel järgneva ligikaudu 7 aasta vältel.</p> <p>10. Maade omandamine toimub järgmises projekteerimisfaasis peale seda kui on valminud krundijaotuskava, kus on maaeralduse piir ja pindala täpselt fikseeritud. Omandamine toimub vastavalt kehtivale seadusandlusele, riigile omandatav maa-ala kompenseeritakse maaomanikule hüvitusväärtuse alusel ning protsess viiakse läbi maaomanikuga läbirääkimiste teel.</p>

	<p>7. Kõnni- ja kergliiklusteed (<i>mujal rohelisega märgitud</i>) tuleks kohe ette näha ka Tartu mnt lõunapoolisel küljel olevatele teedele (sh viaduktile);</p> <p>8. Soovime, et Vintselle OÜ-d kaasatakse edasisse menetlusse. Soovime lisaks saada ka ära kirju teiste Jüri ja Vaida vahelise lõigu maaomanike (sh Rae vallavalitsus) vastustest projekteerimistingimustele.</p> <p>9. Samuti palume Transpordiametil täpsustada vähemalt ligikaudset ajakava, millal plaanitud muudatused võidakse ellu viia.</p> <p>10. Oleme kindlasti avatud läbirääkimisteks ja valmis tegema koostööd, kaasa arvatud võõrandatava transpordimaa hinna ja suuruse osas.</p> <p><b>Täiendav e-kiri 08.11.2021</b> (<i>selguse huvides numeratsioon jätkub</i>)</p> <p>Saadame omalt poolt veelkord seisukohad projekteerimistingimuste eelnõu juurde.</p> <p>11. Peamised märkused on meil Teie kirjas märgitud punkti 2 osas.</p> <p>Vintselle OÜ kui kinnistu omaniku huvid on esitatud projekteerimistingimuste eelnõuga igal juhul kahjustatud, sest muudetakse oluliselt kehtivas detailplaneeringus toodud lahendust. Vintselle OÜ ei ole tänaseks loobunud detailplaneeringus toodu elluviimisest. Isegi, kui detailplaneering sisaldab tänases kontekstis vananenud lahendusi, on need kehtivad. Vintselle OÜ-l on õiguspärane ootus detailplaneeringuga antud ehitusõiguse realiseerimiseks.</p> <p>12. Meie hinnangul on projekteerimistingimustega vajalik juba esimeses etapis vähemalt ette näha ka viadukti projekteerimine ja algatada vastavad maakorraldustoimingud. Sellekohane töövõtt peaks sisalduma ka projekteerimistingimuste eelnõus. Viadukti projekteerimine annab kõikide huvitatud osapooltele võimaluse soovi korral leida koostööpartnereid viadukti väljaehitamiseks juhul, kui Transpordiamet seda ei tee. Selguse huvides toome välja, et esimese eelistusena palume siiski kaaluda viadukti väljaehitamist. Käesoleval hetkel ei ole Transpordiametile teada isegi viadukti maksumus, et langetada põhjalikult kaalutletud otsus.</p> <p>Viadukti ehitamata jätmise rikub oluliselt piirkonna kinnistu omanike subjektiivseid õigusi. Vintselle OÜ-le kuulub kõnealuses piirkonnas 33 kinnisasja kogupinnaga 274 320 m<sup>2</sup>, kuhu omanik soovib lähitulevikus rajada tööstuspargi, milles hakkaks tõenäoliselt enamjaolt tegutsema logistikaettevõtted. Võimaluseta kinnistuga vahetult piirnevatelt aladelt teostada tagasipööret Tallinna ringtee suunal, on kõnealustel kinnistutel aga keeruline mistahes äritegevust arendada. Kui Transpordiamet ei tegele viadukti projekteerimise ja väljaehitamise juba esimeses etapis, jääks see paratamatult ühe või üksikute ettevõtete probleemiks, mis oleks rajatise mastaapi arvestades selgelt liiga koormav. Teadmata, kas ja milliste kuludega on viadukti võimalik ehitada, on arendustegevust antud piirkonnas võimatu läbi viia. Juhul kui Transpordiamet isegi ei kaalu minimaalselt viadukti esimeses etapis projekteerimist ja maakorraldustoimingute tegemist, oleme sunnitud vaidlustama projekteerimistingimused, mh kaalutlusnormide järgimata jätmise tõttu.</p> <p>13. Oma kirja punktis 5 olete nentunud, et mahasõit Vana-Aaviku tee 1 maaüksuse detailplaneeringu alale ja Luure teele toimub eskiisis kavandatud juurdepääsuteelt. Videokonverentsil täpsustasime ja Transpordiamet kinnitas, et Transpordiamet täiendab joonist ning ehitab kohaliku tee mahasõidu välja kruntide piirini sarnaselt teiste lähedalasuvate kruntide mahasõitudega. Kõnealuse mahasõidu ja kohaliku tee väljaehitamisel palume samuti arvestada asjaoluga, et viidatud teelõigul on planeeritud liiklema täismassiga autorongid.</p>	<p>11. Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa on rahvusvaheline põhimaantee. Tee liiklusedus kinnisasjaga külgnevas lõigus on 14554 autot ööpäevas 2020. aasta seisuga. Teel on kehtestatud perioodiliselt kiirusrežiim 110 km/h. Tegemist on liikluseduse alusel I klassi maanteega.</p> <p>Teede projekteerimisel on aluseks majandus- ja taristuministri 5.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimisnormid“. Nimetatud määruse lisa p 5.1 lg 2 kohaselt on I klassi maanteel ristmike vaheline kaugus 5 km ning p 5.2.1 lg 2 sätestab, et I klassi maanteel ei ole samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. EhS § 26 lg 3 punkti 2 kohaselt tuleb projekteerimistingimuste andmisel arvestada, et projekteerimistingimuste andmine ei oleks vastuolus õigusaktidega.</p> <p>Ameerika tee lihtristmik asub ca 1,2 km kaugusel Jüri liiklussõlmest, mistõttu tagatud ei ole ristmike vahelise miinimumkauguse nõue. Ristmikul puuduvad aeglustus- ja kiirendusrajad, mistõttu on ristmiku kasutamine põhimaantee liiklusedust ja kiirusrežiimi arvestades liiklusohulik (ristmiku kaudu toimub käesoleval ajal üksnes maatulundusmaa teenindamine).</p> <p>Transpordiamet riigitee valitsema volitatud asutusena peab tagama riigitee korra kohase kasutamise ning ohutuse. Ristmiku säilitamine põhimaantee olemasoleva liikluseduse ja kiirusrežiimi tingimustes on liiklusohulik ja vastuolus eelviidatud maanteede projekteerimisnormide sätetega. Riigitee eskiislahendusega on kavandatud uus juurdepääsutee, mis võimaldab ristmiku sulgemisel alternatiivse juurdepääsu kinnistutele, mistõttu projekteerimistingimuste andmine ei kahjusta OÜ Vintselle huve. Eskiislahenduse elluviimine loob ohutu ja nõuetele vastava juurdepääsu riigiteelt, see omakorda võimaldab realiseerida Vana-Aaviku tee 1 maaüksuse detailplaneeringut ja selles määratud kruntide ehitusõigust. Juurdepääs planeeringualale on eskiislahendusega tagatud, selleks on kavandatud alternatiivne juurdepääsutee Trefi tee suunal Ameerika teeni.</p> <p>12. Eskiislahenduses on toodud Aaviku liiklussõlme terviklahendus, sh viadukt üle põhimaantee. Projekteerimistingimused antakse eskiisi alusel, so terviklahendusele. See võimaldab veenduda, et tagatud on sõlme terviklahenduse realiseeritavus ja hinnata selleks vajalikku maavajadust tervikuna.</p> <p>Projekteerimistingimustega ei määrata eskiislahendusega kavandatud teede ja sõlmede projekteerimise või rajamise aega ega rahastajat. Need küsimused lahendatakse projekteerimistingimustest eraldiseisvalt ning see ei ole käesoleva menetluse ülesanne. Eskiislahendusega kavandatud teelahenduste realiseerumise ajakava ega rahastamist ei ole täna otsustatud.</p> <p>Ühtlasi toob Transpordiamet välja, et OÜ-le Vintselle kuuluvatelt kinnistutelt ei ole ka täna võimalik teostada kohest tagasipööret Tallinna suunal, selline pööre toimub täna järgmises liiklussõlmes (Patika liiklussõlm). Seega Aaviku liiklussõlme osalise realiseerumise korral olukord Tallinna suunas liikumiseks võrreldes tänasega ei halvene.</p> <p>13. Eskiislahendus on kavandatud põhimõttel, et juurdepääs Luure teele ja Vana-Aaviku tee 1 maaüksuse detailplaneeringualale toimub eskiisis kavandatavalt uult juurdepääsuteelt. Eskiislahendust on täiendatud ja selles näidatud mahasõidu asukoht, mille kaudu toimub ühendamine Luure teega.</p> <p><b>Otsus:</b> Arvestada punktides 1, 5 ja 13 esitatud ettepanekuid. Mitte arvestada punktides 2, 4 ja 7 esitatut. Punktides 3 ja 6 esitatut kaaluda järgmistes projekteerimisfaasides. Punktides 8, 9, 10, 11 ja 12 võtta teadmiseks maaomaniku seisukoht ning lugeda Transpordiameti selgitused antuks.</p>
--	--	--

15	Km 14-15	Lepiku 65301:001:3958 Padriku 65301:001:3959 ja 65301:001:3960  M. L.	<p>1. Seoses TUULE (65301:001:4513) kinnistule ehitatava tee ja Aaviku tee liitumise kohas võiks olla kergliiklustee ülekäigu kohas on lamav politseinik, kuna kiirused on siin tihti 50km alas ca 70-90km (Joonis 1 –märke „lamav politseinik 1“. (Võib olla kõrgendatud ristmik). Rajatavat uut teed ei tohiks tõsta tänasest heinamaast väga kõrgele, et maha sõidud ei oleks mäest alla. Aaviku ja Tuule tee ristmik võik olla laugjas Tartu maantee suunas ning Padriku ja EROSE ristmik võiks olla suhteliselt madal, et maha sõidud nii PADRUKU ja EROSE kinnistule ei oleks mäest alla. Enne ootepaviljoni võiks olla veelkord lamav politseinik, mis aeglustaks kiirust lähenevale ristmikule (Joonis 1 – märke „Lamav politseinik 2“. Täna on meil olemas samas kohas lamav politseinik ning see tublisti mõjutab liikumist kiirust kuna sellel teel liigub üle 50 auto päevas kes tavaliselt kiirustavad kinnistule KUUESALU (65302:001:0012).</p> <p>2. Antud lõigule ei soovi tänava valgustust. Täna peegeldab Jürist ja Tallinna poolt seda piisavalt, et öösel on valge.</p> <p>3. Kergliiklus tee võiks kohe rajada nagu igal pool mujal paralleelsel teega, see poolitamine on väga imelik sest osaliselt on seal see tee killustik, freesasfalt ja kruus (vee loigud ning augud), et see jääks väga-väga kole. Lisaks selle kasutamine selliselt oleks rullitajatel, tõuksiga lastel keeruline ning tulemuseks inimesed seda ei kasutaks. Raskendab Tartu mnt. bussipeatusele liiklejate liikumist.</p>  <p>4. KUUESALU (65302:001:0012) kinnistule liiklevad autod läbivad teist minu omandis eramaad PADRIKU (65301:001:3959) igapäevaselt ning see on suureks probleemseks kohaks juba aastaid ning suur tülide algataja. Suvel sealt liiklejad ajavad ülesse talumatu tolmu ning lisaks aegajalt ka prahti. KUUESALU kinnistul toimub äritegevus juba üle 5 aasta ning igapäev liikleb üle 50 auto päevas ning neile on vaja tagada otsene ligipääs riigimaanteelt (Joonis 2). Vajadusel kaasan ka Rae Valla kes kindlasti toetaks seda otsust antud lõigule tee rajada. Kui selle tee ehitusega on vaja midagi läbi rääkida siis palun kindlasti seda teha ega jätta seda mitte rajamata. Kui tee rajamine on liiga palju siis vähemalt teha sinna maha sõit ning leian vahendid, et see lõpuni ehitada. Sarnased maha sõidud on planeeritud Viadukti põik 2, Assakul, Peetris, Patikal, seega eeldan, et on planeerimise küsimus.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>1. Tee tehnilise ja kõrgusliku lahenduse projekteerimine algab järgnevas projekteerimisetapis, mil väljatoodud asjaolusid kaalutakse ning võimalusel ja vajadusel arvestatakse.</p> <p>2. Täpse valgustuslahenduse väljatöötamine on samuti järgneva projekteerimisetapi ülesanne. Eeldatavalt perspektiivsele põhimaanteed ja kõrvalmaanteed ühendavale uuele teelõigule teevalgustust ei kavandata, kuid Rae Vallavalitsus on toonud esile kõikide kergliiklusteede valgustamise vajadust, mistõttu perspektiivselt tuleks arvestada kergliiklustee valgustamise võimalusega. Tänapäevased LED valgustid ei põhjusta valgusreostust, kuna ei kuma valgusti taha ja suunavad valgusvihu efektiivselt piki teed.</p> <p>3. Ettepanekut on arvestatud ning eskiislahendust on täiendatud, kavandatud on katkematu sirgjoonelisel kulgev kergliiklustee.</p>  <p>4. Ettepanekus toodud skeemil tähistatud asukohta uut mahasõitu ei ole võimalik kavandada. Mahasõitu taotletakse Aaviku lii klussõlme viaduktile suunduvale teesale, kus mulde kõrgus maapinnast on ca 4 meetrit ning kuhu ristumiskoha kavandamine ei ole liiklusohutuse kaalutlustel lubatav (asukoht kurvis). Juurdepääs Kuuesalule (65302:001:0012) kinnisasjale säilib, kuna uuel teelõigul säilitatakse katastriüksuseni viiva pinnaste ristmik praeguses asukohas.</p>  <p>5. Ettepanek võetakse arvesse järgnevas projekteerimisetapis, tagatakse olemasoleva kraavituse toimivus ja kraaviga ristumisel projekteeritakse truu p.</p>
----	-------------	---	---	---

			 <p>5. TUULE kinnistult PADRIKU (65301:001:3959) kinnistule maha sõidu juures on kraav kuhu tuleb ehitada uus truup.</p>  <p>6. Ei tea kuidas tee ehitus mõjutab TUULE ja PADRIKU kinnistul pinnasevee ära voolamist peale tee ehitust, hetkel on kevadeti lodjumaa Aaviku tee poolsel osal. Kuivendus süsteem on ehitatud ENSV ajast ning tõenäoliselt vajaks see puhastamist või taastamist kui antud lõiku ehitatakse.</p>  <p>Joonis 4 : kuivendus drenaazi torud</p>	<p>6. Teeprojekti koostamisel tagatakse kraavituse ja truupide toimivus. Teelt kogutavad sademeveed juhitakse ära. Vajadusel nähakse ette olemasolevate kraavide puhastamine või uuendamine.</p> <p><b>Otsus:</b> Ettepanekuid 1, 2 ja 6 kaaluda projekteerimise järgmistes etappides. Ettepanekut 3 on arvestatud (eskiisjoonist on täiendatud) ning ettepanekut 5 arvestada järgnevas projekteerimisfaasis. Ettepanekut 4 mitte arvestada.</p>
16	Km 14-15	65302:001:0012 Kuusesalu R. R.	<p>(Selgituse küsimine) Seoses Tallinn-Tartu-Luhamaa km 7,3-20 ümberehitusega tekib meil küsimus, kuidas hakkab välja nägema pääs minu kinnisasjale Kuusesalu, Patika küla katastritunnus 65302:001:0012? Kuidas on projekteerimistingimustes planeeritud tee minu katastriüksuse juurde ?</p>	<p><b>Selgitus:</b> Juurdepääs 65302:001:0012 katastriüksusele säilib tänasel viisil, kuna kavandatavalt põhimaanteed Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ja kõrvalmaanteed Jüri–Vaida ühendaval uuel teelõigul säilitatakse katastriüksuseni viiva pinnaste ristmik praeguses asukohas.</p>

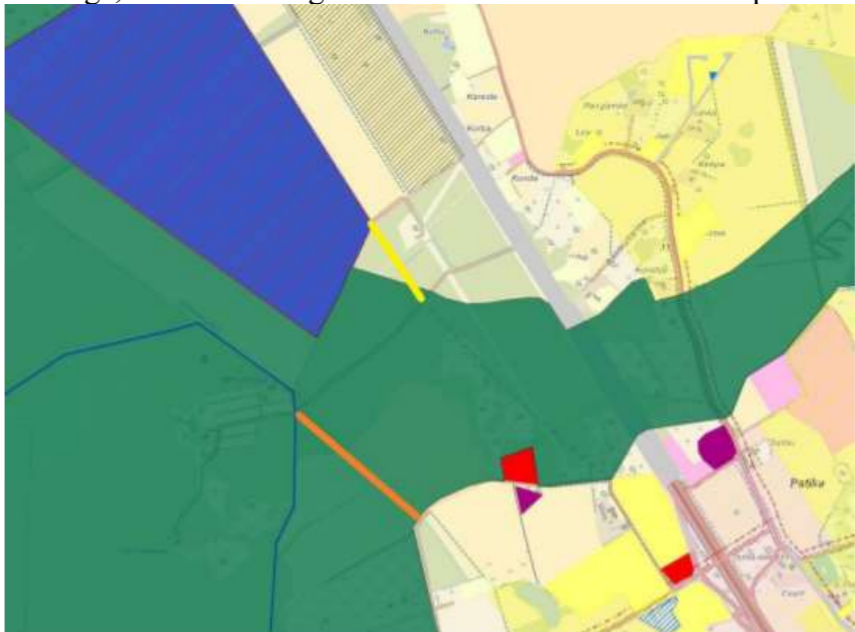
				
17	Km 14-15	Vana-Aaviku tee 6 65301:001:4181 Vana-Aaviku 65302:001:0110 Vaarika tee 1 65301:001:5374 Vanessa 65301:001:4177 Vanessaheina 65301:001:4180 Vanessaakaare 65301:001:4179 Vanessamäe 65301:001:4176 Vanessapõllu 65301:001:4178	<p>Olen omalt poolt kaardile markeerinud mind kui eraisikut puudutavad kommentaarid elamumaa Vaarika tee 1 (65301:001:5374) osas ja ühe vähemtähtsa kommentaari minu ettevõtte OÜ Madegar omandis oleva 65301:001:418 kinnistu osas.</p> 	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Skeemil tähistatud ettepanekut on arvestatud ning eskiislahendust on täiendatud selliselt, et riigiteel 11114 Jüri–Vaida asuv ristumiskoht suletakse ning eskiislahenduses algselt likvideeritavana näidatud mahasõit säilitatakse juurdepääsu tagamiseks uuele kavandatavale teele. Liiklusohutuse seisukohast on tegemist parema lahendusega.</li> <li>2. Tee täpse tehnilise ja kõrgusliku lahenduse projekteerimine algab järgnevas projekteerimisetapis. Tõenäoliselt ettepanekut ei ole võimalik arvestada, kuna teemaa peab mahutama lisaks kergliiklusvõrgustikule ka veeviimarid (sh võimaliku kraavituse), täpsemalt selgub edasise projekteerimise käigus.</li> <li>3. Ettepanek võetakse arvesse ning eskiislahendust täiendatakse, kavandatakse katkematu sirgjooneliselt kulgev kergliiklustee.</li> <li>4. Ettepanekut on arvestatud ning eskiisjoonisel mahasõidult eemaldatud Vaarika teele suunav haru.</li> </ol> 

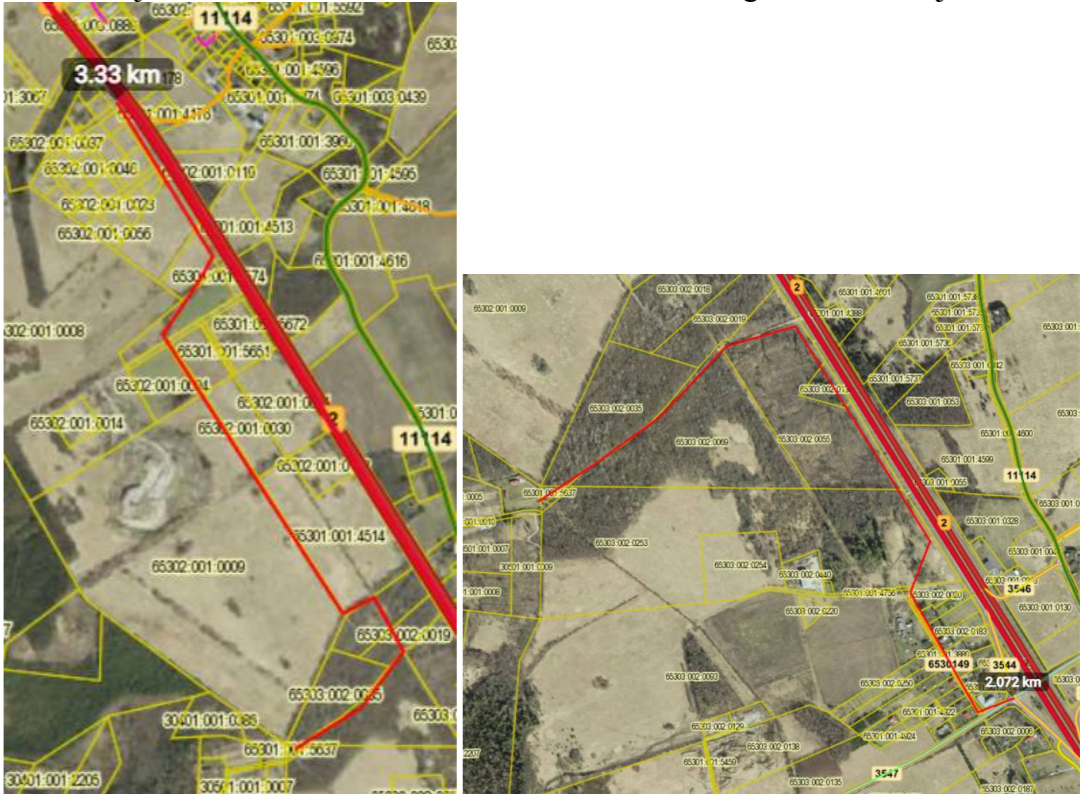
				<p>5. Ettepanekut on arvestatud ja eskiisjoonisel võõrandatava ala piir laiendatud. Silmas tuleb pidada, et eskiislahenduse tasandil on võõrandatavate alade piirid esialgsed, täpselt pannakse need paika järgmises projekteerimisetapis.</p> <p><b>Otsus:</b> Arvestatud on punktides 1, 3, 4 ja 5 esitatud ettepanekuid. Ettepanekus 2 esitatu selgub edasise projekteerimise käigus.</p>
18	Km 14-15	Vana-Aaviku tee 9 65302:001:0100	<p>Täname, et olete meid kaasanud detailplaneeringu menetluse protsessi. Suures plaanis oleme nõus saanud kirjas kirjeldatud põhimõtetega.</p> <p>Meie sooviks oleks ainult ,et meie kinnistu Vana Tartu maantee poolsele osale ( kogujatee jagab kinnistu kaheks osaks.) nähtaks ette kaks täiendavat sissesõiduteed uult ehitatavalt kogujateelt. Hetkel on planeeringus sissepääs Vana –Aaviku teelt ette nähtud. Mõistlik oleks ajakohane sissesõidu teede hulk ja paigutus kehtestada juba detailplaneeringus ,et vältida tulevikus segadusi vajalike sisse sõidu teede kohtade ja arvuga.</p> <p>Jälgides kuidas on arenenud Tartu mnt. ja koguja teede ümbrus Tallinna poole liikudes eeldame, et tootmis –ja logistika kinnistute teke jätkub ka edaspidi Tartu suunal liikudes. Soovitud sissesõiduteede arvu suurendamine jälgiks prognoositavat kinnistute kasutus vajadust.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Riigiteid ja antud juhul eskiislahenduse kohast teedevõrgustikku projekteeritakse riigitee projekteerimistingimuste alusel, tegemist ei ole käesoleval juhul detailplaneeringu koostamisega ega detailplaneeringu menetlusega. Eskiislahenduses kavandatud teede rajamiseks tulevikus on projekteerimistingimuste andmine ja eskiislahenduse koostamine esimene samm. Järgnevalt koostatakse teeprojekt eel- või põhiprojekti faasis. Erakinnistutele uute mahasõitude rajamine saab toimuda huvitatud isiku poolt ja rahastamisel ning teeomanikult taotletavate nõuete alusel. Antud juhul täna olemasolevat teed ei ole, mistõttu selleni on võimalik jõuda peale eskiisjoonise väljavõttel sinise tooniga tähistatud kogujatee väljaehitust.</p>  <p>Kuna antud kogujatee funktsioon on kinnistutele juurdepääsude tagamine, siis sellelt teelt täiendavate juurdepääsude võimaldamine tee funktsiooniga vastuolus ei ole.</p> <p><b>Otsus:</b> Lugeda selgitused antuks. Kavandatavalt kogujateelt kinnistutele täiendavate juurdepääsude kavandamine selle tee funktsiooniga vastuolus ei ole.</p>
19	Km 15-16	Teeäärse 65302:001:0093	<p>Ettepanek ja vastuväide nr 1: Tenlion OÜ-le kuulub riigimaantee äärde jääv kinnistu katastritunnusega 65302:001:0093, aadress Harjumaa, Rae vald, Aaviku küla, Teeäärse. Antud kinnistuga on projekteerimistingimuste järgi planeeritud piirnema väikeulukitunnel km 15,32.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> 1. Kavandatav väikeulukitunnel paikneb Rae valla üldplaneeringu kohases rohekoridoris, kuhu see on kavandatud selleks, et tagada rohekoridori toimimine peale põhimaantee ümberehitust, mil teelõik Jüri–Vaida vahel tarastatakse. Eskiislahenduse koostamise</p>

			<p>Teeäärse kinnistu (katastritunnus 65302:001:0093) omanikuna soovime tähelepanu juhtida, et km 15,31 planeeritud väikeulukitunnel jääb väga lähedale ehitusjärgus olevale turismiobjektile (Aaviku suusamägi) ning samuti antud objekti teenindamiseks loodavale maha- ja pealesõidule. On äärmiselt ebatõenäoline, et antud koridoris hakkaksid tulevikus liikuma väikeulukid. Lisaks näeb Teeäärse kinnistu (katastritunnus 65302:001:0093) majandusplaan ette, et antud kinnistul ei saa olema väikeulukite jaoks vaba liikumistee, vaid asuvad liikumist piiravad rajatised (nt piirdeaed tulenevalt rajatavast liiklussõlmest). Sellest tulenevalt ei ole mõistlik antud kinnistuga piirnevalt rajada väikeuluki tunnelit, sest see ei leiaks tulevikus lihtsalt erinevate piirangute tõttu kasutust ning sinna puuduks piirnevalt kinnistult vaba ligipääs. Sisuliselt samale järeldusele on jõudnud ka projekteerimistingimuste seletuskiri, mis ütleb (lk 14 viimane lõik): "Km 15 ristuva rohekoridori toimivus on häiritud kavandatava Aaviku LS-e ja E263 paremale, Ringi DP alale rajatava suusamäe ja seda teenindaval Trefi tee liikluse tõttu." Meie ettepanek on mitte rajada Teeäärse kinnistuga (katastritunnus 65302:001:0093) piirnevalt väikeulukite tunnelit, vajadusel nihutades antud tunneli asukohta antud kinnistuga piirnevast väljapoole või loobuda antud piirkonda väikeulukitunneli rajamisest.</p> <p>Ettepanek:</p> <p>2: Projekteerimistingimused näevad ette, et turismiobjektina Aaviku suusamäe rajamise, Trefi tee rajamise ning vastavate maha- ja pealesõitude tõttu tuleb transpordimaana kasutusele võtta osa Teeäärse kinnistust (katastritunnus 65302:001:0093). Seega Teeäärse kinnistu (katastritunnus 65302:001:0093) mõistlik kasutusotstarve muutub suure tõenäosusega turismiobjekti teenindamisega seotud objektiks. Seetõttu oleks projekteerimise käigus mõistlik näha ette otsene ja lihtne transpordi ligipääs ka antud kinnistule, sest turismiobjekt vajab teenindamiseks täiendavat maa-ala, olgu selleks parkla, suusalaenutuspunkt, tankla või hotell, mille tõenäolisteks asukohtadeks on turismiobjektiga piirnevad kinnistud. Tulenevalt käimasolevatest ja plaanitud ehitustöödest ei saa eeldada, et Teeäärse kinnistu (katastritunnus 65302:001:0093) senine sihtotstarve jääb kehtima ka tulevikus ning igasugune muu sihtotstarve ja mõistlik transpordilahendus eeldaks mugavat transpordi ligipääsu ka antud kinnistule.</p> <p>Meie ettepanek on näha projektis ette mugav ja kiire transpordi ligipääs kinnistule 65302:001:0093, et oleks hea ligipääs ka potentsiaalse turismiobjekti teeninduspiirkonda jäävatele kinnistutele.</p>	<p>käigus analüüsiti koostöös ulukiekspertidega meetmete valikut ning võttes arvesse piirkonna olemasolevat situatsiooni ja tegevusi (nt veokite liiklus suusamäe rajamisel) ning perspektiivi (nt suusamäe kasutuselevõtt), valiti rohevõrgustiku toimivust tagavaks meetmeks väikeulukitunnel. Tulenevalt kehtivast Rae valla üldplaneeringust ei ole väikeulukitunneli ära jätmine põhjendatud.</p> <p>2. Põhimaantee peale- ja mahaõidudele ei ole liiklusohutuse seisukohast võimalik ristmike rajamine, sest seal toimub kiirendamine ja aeglustamine, et ühineda põhimaanteel suurel kiirusel liikuva liiklusvooga (perspektiivselt arvestatakse lõigus Jüri liiklussõlm – Vaida liiklussõlm kiirusrežiimi 120 km/h kehtestamisega). Teeäärse kinnisasjale (katastritunnus 65302:001:0093) pääseb põhimaantee peale- ja mahaõidu lõppu projekteeritud ringristmikult, mille üks haru suundub Trefi tee, kust on võimalik tagada juurdepääs Teeäärse kinnisasjale.</p> <p>Seoses Muinsuskaitseameti 21.09.2021 kirjas esitatud nõudega, on muudetud eskiislahendust ja nihutatud Trefi tee piirkonda kavandatud Aaviku liiklussõlme osaks olevat peale- ja mahaõitu Patika suunas niipalju, et hiiekoha Taara Tammemägi kaitsevööndisse teerajatisi ei kavandata. Nihutus tingib maavõõranduse vajaduse suurenemise külgnevast eraomandis olevast Teeäärse kinnisasjast (katastritunnus 65302:001:0093). Algselt oli võõrandatava osa pindalaks 2595 m<sup>2</sup>, muudetud eskiislahenduse kohaselt on selleks 6317 m<sup>2</sup> (eskiislahenduse tasandil on võõrandatavate alade piirid ja pindalad esialgsed, need selguvad täpselt krundijaotuskava koostamisel järgmises projekteerimisetapis).</p> <p><b>Otsus:</b> Jätta ettepanekud arvestamata.</p>
20	Km 16-17	<p>Korba 65303:001:0028</p> <p>Konda 65303:001:0029 65303:002:0019</p> <p>Kareste 65303:001:0170</p> <p>Kuremäe tee 14 65303:001:0241</p> <p>Keapa 65303:001:0273</p>	<p>Esitasime 2020. aasta aprillis selgituse Kautjala bussipeatuse (mõlemal suunal) säilitamise vajaduse põhjendusega. Käesoleval aastal rajati bussipeatustesse bussitaskud, eraldussaar ja paigaldati valgustus, mis andis põhjust lootuseks, et bussipeatused säilivad. Nüüd aga seisame sama olukorra ees kui poolteist aastat tagasi. Projekteerimistingimuste eelnõust nähtub, et Kautjala bussipeatused Tallinn-Tartu-Võru-Luhamae põhimaantee ääres on ette nähtud likvideerida, kavandatud täiendav peatus Patika liiklussõlme.</p> <p>Mõistame, et peatuste kaotamine on tingitud piirkiiruse tõstmise plaanist Jüri-Vaida lõigul.</p> <p>Sellegipoolest leiame, et Kautjala bussipeatus tuleb säilitada järgmistel kaalutlustel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kautjala bussipeatust kasutavad pidevalt Kautjala ja Patika külade elanikud, kellel puudub sõiduauto kasutamise võimalus või kes on teinud keskkonnateadliku valiku ühistranspordi kasutamise heaks. Osa neist on eakamad, kellel oleks põhjendamatult raske või võimatu kõndida kaugemasse bussipeatusesse Patikal või Aavikul.</li> <li>• Bussiliiklus Vana-Tartu maanteel ei rahulda Tallinnasse sõitjate vajadusi – buss sõidab vaid paar korda päevas, sageli ebasobivatel aegadel, sõiduaeg on pikk, talviti on</li> </ul>	<p><b>Põhjendus:</b> Kautjala bussipeatuste likvideerimise peapõhjuseks on eritasandilise teeületusvõimaluse puudumine. Eskiislahenduse koostamise käigus on põhjalikult analüüsitud, milliseid ümberehitusi oleks vaja selleks, et säilitada kavandatud kiirusrežiimile vastavad ja maanteede projekteerimismäärde järgivad ohutud bussipeatused põhimaanteel, sh eritasandiline teeületus. Kautjala peatuste säilitamiseks oleks vaja kavandada järgnevad meetmed:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalakäijate eritasandilise teeületuse lahendamiseks kavandada kas jalakäija tunnel või jalakäija viadukt üle 2+2 põhimaantee.</li> <li>- Ümber ehitada ca 1 km pikkuses lõigus olemasolevat müraseina ja laiendada teed (sh mahutada nõlvad), et kavandada nõuetekohane suletud bussitasku vajalikus pikkuses koos aeglustus- ja kiirendusradadega.</li> <li>- Jalakäijate tunneli rajamise korral tõsta olemasoleva 2+2 põhimaantee profiili ca 900 m pikkuses lõigus kogu ristlõike laiuses, st ümber ehitada kogu katend.</li> <li>- Võõrandada maa-alsid eraomandis olevatest kinnistutest, et jalakäijate tunnel/viadukt ja bussitaskud rajada.</li> </ul>



			<p>kitsal maanteel libe ja ohtlik. Eelnõu näeb ette analüüsida kohalike ja maakonna bussiliinide viimise võimalust osaliselt kõrvalmaanteele 11114 Jüri-Vaida ning vajadusel täiendavate pussipeatuste kavandamist sinna. Arvestades bussiliini marsruudi ja sõiduaja olulist pikenemist kõrvalmaanteele viimisel, kahtleme sügavalt nende muudatuste tõenäolisuses, ning oleme veendunud, et elanike vajadusi rahuldava ühistranspordi kasutamise võimalused halvenevad igal juhul, tabades kõige valusamalt eakaid elanikke.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Väljendame oma muret vastuolu pärast maal elamise soodustamise riikliku propaganda ja tegelike võimaluste vahel, kus olukorda pigem halvendatakse. Kautjala peatuse kasutusulatuses asub palju perspektiivset elamumaad ja otstarbekohase ühistranspordi võimalused selles piirkonnas on vaja säilitada.</li> <li>• Samuti leiame, et eelnõus pakutud lahendused kogumisteedele, mille kaudu jõuaksid bussipeatustesse koolilapsed Kiili valla Mõisakülalt, on koostatud maaomanikega nõu pidamata ja neile kahjulikke lahendusi peale surudes.</li> </ul> <p>Eeltulenevast lähtuvalt palume <b>säilitada bussipeatused mõlemal suunal</b>, rajada ilmastiku vastu kaitset pakkuv bussiootepaviljon ka Tallinna suunale ning kavandada maantee ületamiseks ohutu lahendus jalakäijatele, mida saaks tulevikus kasutada ka kergliiklusega ligipääsemiseks rajatava suusamäe puhkealale. Uute kogumisteede planeerimisel palume parimate lahenduste väljaselgitamiseks suhelda maaomanikega ja arvestada nende ettepanekutega.</p> <p>Veel juhime tähelepanu, et praegu eelnõus välja pakutud lahendus, millega likvideeritakse Kautjala bussipeatus, ei taga lisaks praeguste elanike ühistranspordi kasutamise vajadusele perspektiivselt ka suusamäe ja selle kõrvale rajatavate muude vabaaja veetmise võimaluste kasutajate ühistranspordiga saabumise võimalusi. Leiame, et kõiki osapooli rahuldava lahenduse välja töötamiseks tuleks siin päriselt kaasata nii kogukond kui ka Rae Vallavalitsus.</p> <p>Palume kaasata meid ka ehitusloa menetlusse.</p>	<p>Samal ajal on peatuse kasutajate arvud väikesed (2019. aastal parempoolses peatuses maakonnaliinide lõikes sisenejaid 12 inimest aastas, vasakpoolses peatuses 770 inimest aastas; 2020. aastal vastavalt 8 ja 388 inimest ning 2021. aastal esimesel 6 kuul 13 ja 127 inimest) ehk siis kõige kõrgema kasutusega aastal keskmiselt 2 inimest päevas.</p> <p>Kautjala peatustest paarisaja meetri lõikes asuvad kõrvalmaanteel 11114 Jüri-Vaida Korba bussipeatused ning läänepoolse teekülje puhul on eskiislahenduses kavandatud lisapeatuse rajamine Patika sõlme.</p> <p>Eskiislahenduse väljatöötamisel on peetud nõu nii Rae Vallavalitsusega, MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus kui Transpordiameti ühistranspordi osakonnaga ning jõutud ühisele arusaamale eskiislahenduse osas. Samuti on jõutud ühisele arusaamale selles, et eskiislahenduse realiseerimisel vaadatakse üle maakonna- ja kohalike liinide marsruudid ning võimalusel viiakse liine kõrvalmaanteele 11114 Jüri-Vaida. Antud tegevus on vajalik ja omab tähtsust ka teelõigu teiste bussipeatuste kontekstis (nt Sillaotsa peatuse viimine kõrvalmaanteele). Seega Kautjala peatuste likvideerimise korral bussiuhendus piirkonnas säilib, seda vahetus läheduses olevate Korba ja lähisteleva Patika peatuse kaudu, st ühistransport on kavandatud viisil, et tagatud on edaspidine ühistranspordi pakkumine.</p> <p>Eelnevat kokku võttes – kuna Kautjala peatuste säilitamine nõuaks väga suuri investeeringuid olukorras, kus tee seisund antud lõigul ei tingi olulisi ümberehitusi või investeeringuid (katted uued, müraseinad olemas jms), peatuste kasutajaskond on väike ning alternatiivsed peatused riigiteede võrgustikul on olemas (ja Patika sõlmes lisapeatus rajamisel), ei ole peatuste säilitamine põhimaanteel otstarbekas ja põhjendatud.</p> <p>Kuivõrd eskiislahenduse realiseerimine võtab aega, on kiirmeetmena rajatud Kautjala peatustesse valgustust ning parendatud peatusetaskuid. Peatused säilivad ja neid kasutatakse kuni eskiislahenduse realiseerimiseni veel paar kuni mõni aastat. Kiirmeetmena teostatud tegevused parandasid riigiteel ohutust, kuid ei ole perspektiivis piisavad (vajalik on kergliiklejate eritasandisse viimine).</p> <p>Suusamägi paikneb Vana-Aaviku ja Kautjala peatustest analoogsel kaugusel. Juurdepääs perspektiivsele suusamäele on seotud Trefi teega, mille kaudu on lahendatud sõidukite juurdepääs. Kergliiklejate juurdepääs suusamäele on kavandatud Vana-Aaviku bussipeatuste kaudu, kus asub olemasolev kergliiklustunnel.</p> <p><b>Otsus:</b> Ettepanekut ülaltoodud kaalutlustel mitte arvestada. Kaasata ettepaneku esitajad antud riigitee lõiguga (ja Kautjala peatusega) seotud ehitusloa menetlusse.</p>
21	Km 16-17	<p>Oja tee 2 30501:001:0009 Oja tee 3 30501:001:0005 Oja tee 4 30501:001:0007 Oja tee 5 30501:001:0006 Oja tee 6 30501:001:0008</p>	<p>Olles tutvunud projekteerimistingimuste eelnõu ja lisaks oleva projektiga teeme ettepaneku, kui olemasoleva Kaasiku tee rekonstrueerimine, laiendamine ja avalikuks teeks määramine ei ole võimalik, lahendada Mõisaküla küla osa (Oja talu jt) juurdepääs sõidukitele sh raskeveokitele nii Tallinna kui Tartu poolt Aaviku liiklussõlme kaudu.</p> <p>Palume siiski säilitada Kautjala bussipeatused mõlemas suunas ning kaaluda Kaasiku tee rekonstrueerimist jalakäijate tarbeks sh määrata tee avalikult kasutatavaks.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Ettepanekus käsitletud juurdepääsutee alternatiivi kaaluti eskiislahenduse koostamise käigus. Alternatiiv jäeti kõrvale kahel põhjusel. Esiteks oleks jalakäija teekond lähimasse bussipeatusesse oluliselt pikem (Vana-Aaviku peatusesse üle 3 km, seejuures Patika peatustesse ühendustee puudub). Teiseks tuleb arvestada Aaviku sõlme etapiviisilise realiseerimise võimalusega, st sõlme viaduktiosa hilisema rajamisega. See tähendaks Mõisaküla asumist Tallinna suunas sõita soovijale esmalt teekonda kuni Trefi teeni, sealt pääsu põhimaanteele Patika suunas kulgevale sõidusuunale ning alles Patika sõlmes võimalust võtta suund Tallinnasse. Transpordiamet hindab nii jalakäija kui sõidukiga liikleja seisukohalt seda trajektoori ebamõistlikuks, mistõttu eskiislahenduses on kavandatud juurdepääsutee Patika sõlme. Juurdepääsutee kaudu on tagatud nii sõidukite kui kergliiklejate liikumine.</p>

				<p>Kautjala bussipeatuste säilitamine ei ole võimalik, sellekohased põhjendused on loetletud ja lahti seletatud käesoleva dokumendi p 2.2.20. Bussiühenduse tagamiseks on eskiisis kavandatud lisapeatus Patika sõlme.</p> <p>Kaasiku tee ei ole riigitee, mistõttu tõstatatud küsimuste lahendamine ei kuulu Transpordiameti pädevusse.</p> <p><b>Otsus:</b> Jätta ettepanekud ülaltoodud põhjustel arvestamata.</p>
22	Km 17-18	Kriilepõllu 65303:002:0253 A. Z.	<p>Maa jagatakse kahte eri osassa ja väärtus langeb. Olen planeerinud tulevikus kallist lahendust. Samuti kui nii suur liiklus tee ehitatakse, selle alla läheb maad ja ka tee ymruse maad kaotavad väärtuse. Praeguses teates mina ei ole nõus ega anna luba rikkuda kinnistust. Ja kas pääseme kinnistuse kaotusest, selle väärtusest, minulle omistajana sopimuseks.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Kavandatav juurdepääsutee jagab paratamatult kinnisasja kaheks osaks. Siiski mõlema maa-ala pindalad on küllalt suured (ca 4 ha ja 19 ha), et moodustuvad maaüksused on eraldiseisvalt kasutatavad ning mõlemale maaüksusele tekib tee rajamisel juurdepääs. Seega tee rajamisel maa väärtuse langus ei ole tõenäoline, pigem vastupidi. Maade omandamine toimub edasises projekteerimisfaasis peale seda kui on valminud krundijaotuskava, kus on maaeralduse piir ja pindala täpselt fikseeritud. Vastavalt Rae Vallavalitsuse kirjas 11.10.2021 nr 6-1/8991-1 toodule käsitleb Transpordiamet, et ühtlasi on Transpordiametil vajalik esitada detailplaneeringu algatamise taotlus Oja asumi juurdepääsutee osale, mis kattub rohevõrgustikuga. Maade omandamine toimub vastavalt kehtivale seadusandlusele, riigile omandatav maa-ala kompenseeritakse maaomanikule hüvitusväärtuse alusel ning see toimub maaomanikuga läbirääkimiste teel.</p> <p><b>Otsus:</b> Jätkata juurdepääsutee kavandamist üle Kriilepõllu kinnisasja. Projekteerimise järgmises faasis teha tihedat koostööd maaomanikuga.</p>
23	Km 17-18	Mäe tee 15 // Ärdla 65303:002:0093  Mäe tee 12 5303:002:0230  T. S.	<p>1. Tutvunud PT eelnõuga jääb ebaselgeks millise ehitusseadustiku paragrahvi alusel PT soovitakse väljastada. PT eelnõu kohaselt soovitakse väljastada PT olemasoleva avalikult kasutatava riigitee rekonstrueerimiseks detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumisel. Uute kogujateede kavandamine ei ole olemasoleva tee rekonstrueerimine. Isegi juhul kui eeldada, et detailplaneeringu koostamine ei ole vajalik tee ehitusprojekti koostamiseks, peab PT igal juhul arvestama ehitusseadustikus sätestatud põhimõtteid ning muuhulgas vastama üldistele arengudokumentidele (Rae valla üldplaneering, Harju maakonnaplaneering jms). PT eelnõu ja kavandatav tegevus ei arvesta Rae valla üldplaneeringu (edaspidi Rae ÜP) põhimõtteid. Üldplaneeringut muutva PT andmine ei ole lubatud. Planeerimisseadus sätestab väga selged põhimõtted, kuidas maakonnaplaneeringu või üldplaneeringu muutmise on võimalik ning läbi PT menetluse seda teha ei saa.</p> <p>Rae Vallavolikogu 21. mai 2021 otsusega nr 462 kehtestatud Rae ÜP kohaselt kavandatakse Patika külas kogujateid (variandid A, B, C) Rae ÜP-s määratud rohevõrgustiku alale. Rae ÜP kohaselt on rohevõrgustiku ala detailplaneeringu (edaspidi DP) koostamise kohustusega ala, mistõttu on PT eelnõu üles ehitatud valel alustel. Kuigi Rae valla ÜP kaart perspektiivsete teede osas võib olla indikatiivne ning neid ongi võimalik täpsustada kas PT või DP menetluse käigus annab Rae ÜP selge suunise, millisel juhul tuleb seda kindlasti lahendada DP käigus sh on Rae ÜP maakasutuskardil märged, et kõikide kavandatavate teede asukohad täpsustavad DP-de koostamise käigus. Samuti rõhutab Rae ÜP, et juurdepääsuteede kavandamisel tuleb eelistada lahendusi, mis maksimaalselt kasutavad ära olemasolevat teede võrku. Mistõttu meie hinnangul ei vasta PT eelnõu Rae ÜP-le.</p> <p>2. PT eelnõust ega koostatud eskiisprojektist ei selgu, kuidas on jõutud Patika külas Ärdla talu (Mäe tee 15 // Ärdla) maadel juurdepääsutee variantideni A, B ja C. Novarc</p>	<p><b>Põhjendus:</b> 1. Detailplaneeringu koostamise vajaduse määramisel on otsustajaks kohalik omavalitsus. Transpordiamet esitas Rae Vallavalitsusele täpsustava pöördumise ning sai sellele vastuse. Vastavalt Rae Vallavalitsuse kirjas 11.10.2021 nr 6-1/8991-1 toodule käsitleb Transpordiamet, et vajalik on esitada detailplaneeringu algatamise taotlus Oja asumi juurdepääsutee osale, mis kattub rohevõrgustikuga (vt lisatud skeem, rohevõrgustikuga kattuv teelõik skeemil oranži tooniga). Eskiislahendust täiendatakse märkega, et antud teelõigu kavandamiseks esitatakse detailplaneeringu algatamise taotlus.</p> 

	<p>Group AS koostatud eskiisprojekti seletuskiri punkt 3.2.2. alapunkt 7 märgib järgmist: Kaasiku tee MS km 16,67 paremal ja tagasipöördekohta likvideerimisel tuleb Oja tee asumi (Kiili vald) ühendus teedevõrguga tuleb tagada Patika liiklussõlme kaudu. PT menetluseks on esitatud kolm võrdväärset alternatiivi uue juurdepääsutee trassi kulgemisele - A, B ja C. Uute JP teede pikkus on 1,1 ... 1,4 km. Erinevus on selles, kui pikalt saab JP tee trassi paigutada olemasolevatele kohalikele teedele. Palume täpsustada, millal ja kuidas toimus trassivalik, kes esitas alternatiivid, millised olid kaalutlused, miks maaomanikke ei ole trassivalikusse kaasatud?</p> <p>3. Miks ei ole kaalutud Kiili valla Mõisaküla küla osa ühendamist Aaviku küla poolt, kus ala piirneb riigile ja kohalikule omavalitsusele kuuluvate maadega ning kuhu juba on rajatud või ollakse rajamas teedevõrku avalikult kasutatava objekti (suusamägi) külastamiseks. Samuti ei ole kaalutud alternatiivi mahutada Kaasiku teele juurdepääs olemasolevasse Tallinn-Tartu maantee teekoridori. Suusamäe ristmiku juurde juba rajatakse/rajati lisaradu, miks ei ole kaalutud lisaradade kavandamist kuni olemasoleva Kaasiku teeni vajadusel laiendades teekoridori riigile kuuluvale maale.</p> <p>Mõistame Kaasiku tee Tallinn-Tartu maanteele otsepääsu sulgemise vajadust sõidukitele, kuid Rae valla põlistalu arvelt ei pea lahendama Kiili valla oskamatut planeerimist. Ei ole aktsepteeritav olukord, kus Kiili vald väljastab Mõisaküla külla üha uusi projekteerimistingimusi ja ehituslube ilma, et oleks lahendatud ohutud juurdepääsud Kiili vallast.</p> <p>4. Kõikide Mäe tee 15 // Ärdla kinnistut läbivate trassivalikute puhul on need kavandatud kasutatavale põllumajanduslikule maale. Kavandatud tee halvendab maade kasutamist, samuti lõhuks tee rajamine täielikult maaparandussüsteemid, kuna ala on valdavas osas dreneažitorustikega kaetud.</p> <p>Valikuvariantidest C muudaks Mäe tee elanike elukeskkonna oluliselt halvemaks, kuna Mäe tee teekoridor on kitsas ning tegemist on sisuliselt olemasoleva tupiktänavaga ning Baasi tee olemasolevat vana kruusateed kasutavad valdavalt vaid kohalikud jahimehed kui viivad metsloomadele söötmiskohta süüa. Läbisõidutee kavandamine Mõisaküla küla Oja asumisse suurendaks Mäe tee liikluskoormust 100%, kuna sealses asumis on autokasutajaid pea sama palju kui täna Mäe tee majapidamistes. Variant B on kavandatud täielikult Patika peakraavi peale, millele rakenduvad veeseadusest tulenevad piirangud. Kui täna räägitakse maailmas üha enam loodussäästvamast majandamisest ning väärtuslike põllumajandusmaade säilitamisest, siis teede laiendamine olemasolevale väärtuslikule põllumaale ei ole jätkusuutlik tegevus. Tuleb tõdeda, et lühiajaliselt ilmselt ongi kõige odavam viis järjepidevalt laiendada transpordimaa kinnistuid põllumajanduslike maade arvelt, kuid pikemas perspektiivis on tegu väga lühinägeliku ning kuritegeliku teoga järgnevate põlvete arvelt. Eesti mastaape arvestades ei pea võtma eeskju suurriikidest, kus maanteed hõlmavad üha laiemaid alasid. Kavandatu on väga autokeskne ning soosib autostumist veelgi, kuna projektiga tutvudes on prognoositav, et võimalused ühistranspordiga liiklemiseks halvenevad oluliselt.</p> <p>5. Projekteerimistingimuste punkti 5.3.5 kohaselt likvideeritakse Kautjala bussipeatused ning punkti 5.3.6 kohaselt tuleb analüüsida kohalike ja maakonna bussiliinide viimise võimalust osaliselt kõrvalmaanteele Jüri-Vaida ning vajadusel kavandada kõrvalmaanteele täiendavad bussipeatused.</p> <p>Patika liiklussõlme on kavandatud täiendav bussipeatus sissesõidule (tõusule). Selle peatuse mõttest on väga keeruline aru saada, kuna a) talvel bussid sealt peatusest ilmselt edasi ei pruugi saada b) olemasolev peatus sobib ideaalselt kui buss tuleb üle viadukti Jüri poolt ja pöörab Vaida suunas.</p> <p>Kautjala peatuste likvideerimine on arusaadav liiklusohutuse seisukohalt, kuid mitte inimeste heaolu arvestades sh PT eelnõu kohaselt isegi mitte ei öelda, et peab kavandama</p>	<p>2. Mõisaküla asumi Patika sõlmega ühendamiseks kavandatava juurdepääsutee alternatiivid A, B ja C lähtuvad võimalikult lühikese teekonna leidmise vajadusest, kuna sama teed hakkavad bussipeatusesse pääsemiseks kasutama ka kergliiklejad. Trassivalik alternatiivide A, B ja C vahel jäeti sihilikult lahtiseks ja otsustada peale projekteerimistingimuste avalikustamist, et projekteerimistingimuste menetluse raames saada sisend puudutatud asutustelt, piirinaabritelt ja maaomanikelt. Eskiislahenduse koostamise käigus analüüsiti ka teisi trassialternatiive, mis erinevate puuduste tõttu varem või hiljem kõrvale jäeti. Eelkõige on kõikide teiste alternatiivide puhul puuduseks suurem teepikkus.</p> <p>3. Ettepanekus käsitletud juurdepääsutee alternatiive kaaluti eskiislahenduse koostamise käigus. Aaviku tee suunaline alternatiiv jäeti kõrvale kahel põhjusel. Esiteks oleks jalakäija teekond lähimasse bussipeatusesse oluliselt pikem (Vana-Aaviku peatusesse ca üle 3 km, seejuures Patika peatustega ühendav tee puudub). Teiseks tuleb arvestada Aaviku sõlme etapiviisilise realiseerimisega, st sõlme viaduktiosa hilisema rajamisega. See tähendaks Mõisaküla asumist Tallinna suunas sõita soovijale esmalt teekonda kuni Trefi teeni, sealt pääsu põhimaanteele Patika suunas kulgevale sõidusuunale ning alles Patika sõlmes võimalust võtta suund Tallinnasse. Transpordiamet hindab nii jalakäija kui sõidukiga liikleja seisukohalt seda trajektoori ebamõistlikuks, mistõttu eskiislahenduses on kavandatud juurdepääsutee Patika sõlme.</p> <p>Põhimaanteega paralleelse juurdepääsutee pikkus (ca 2 km) on samuti suurem eskiis esitatud alternatiividest, ühtlasi oleks sel juhul vaja tee viia välja Mäe teele. Mäe tee vältimise vajadusele on viitunud mitmes avalikustamise käigus esitatud kirjas.</p>  <p>4. Avalikustamise käigus esitatud tagasisidet arvesse võttes on Transpordiamet valinud välja juurdepääsutee variandi A, mis võetakse projekteerimise järgmistes etappides aluseks. Mäe tee 15 // Ärdla kinnisasjal (katastriüksuse tunnus 65303:002:0093) kattub juurdepääsutee variant A valdavalt olemasoleva pinnasteega paiknedes sellega samas asukohas. Uut teelõiku on kõnealusel kinnisasjal vaja kavandada ca 100 m. Seega on alternatiivi valikul võetud arvesse avalikustamise käigus esitatud tagasisidet ning</p>
--	--	--

	<p>Jüri-Vaida teele peatused, vaid alles asutakse analüüsima, kas on võimalik. Analüüsitud ei ole võimalust luua Kautjala peatusesse analoogselt Vana-Aaviku peatusega eritasandiline jalakäijate tee. Äsja ehitati välja bussitasku linnast tulevatele bussidele, mistõttu tekitab küsimusi avaliku raha otstarbekas kasutamine. Lisaks tuleb juhtida tähelepanu, et Jüri-Vaida tee on kitsas ning kurviline ning need vähesed ühissõidukid, mis mööda seda sõidavad talvel sageli loobuvad selle tee kasutamisest ning pööravad Patikalt Tallinn-Tartu maanteele, sest Jüri-Vaida tee kasutamine on liiga ohtlik. Eeltoodud arvestades soovitatakse PT kohaselt tekitada olukord, kus Kautjala peatuse läheduses (ja ka Mõisaküla küla osas nn Oja asumis) elavad inimesed peaksid liikuma, kas Patikale või Vana-Aavikule, mis ei ole kummalgi juhul mõistlik kaugus ühistranspordipeatusest. Tallinna ümbruses umbkaudu 40 km raadiuses peaks igal juhul soodustama ennekõike ühistranspordi lahendusi, et vähendada autostumist suuremates keskustes (Tallinnas), kuna heade ühistranspordiühenduste kavandamine loob võimalused, et igapäevaselt suuremates asulates tööl käivad inimesed eelistaksid isikliku auto asemel mugavat (ja kiiret) ühistransporti.</p> <p>6. Kuigi oleme korduvalt teinud ettepaneku kavandada Patika külla müratõkkeseinad Mäe teega külgnevale alale ja külaselts on teinud ettepaneku kavandada müratõkkeseinad ka Jüri-Vaida tee ääres olevate majapidamiste tarbeks, mis paiknevad võrreldes Mäe teega teisel pool Tallinn-Tartu maanteed, siis eskiisprojekti kohaselt müratõkkeid järjekordselt kavandatud ei ole. Eskiisprojekti viidatud Hendrikson &amp; Ko OÜ tööd nr 20003726 ei ole materjalidele lisatud, seega ei ole olnud võimalik kõigi alusdokumentidega tutvuda. Tänapäevane olukord müra mõttes Mäe tee elanike jaoks juba on halb. Mäe tee elanud asuvad ajalooliselt Tallinn-Tartu maanteele väga lähedal. Õigupoolest kunagi kui teed neljarealiseks ehitati, siis laiendati maanteed Mäe tee suunas. Hoolimata sellest, et elanikud on paigaldanud endale mitmekordsed aknad on mürafoon häiriv nii päeval kui ka öisel ajal. Palume teostada koostöös Terviseametiga reaalsed müra mõõtmised, mitte ainult modelleerimine ning projektis ette näha Mäe tee majade kaitseks müratõkkesein.</p> <p>7. PT eelnõu punktis 5.12 on märgitud, et keskkonnamõjude eelhindamine teostada enne ehitusloa taotlemist. Kuigi 2020. aastal jõustus seadusemuudatus, mille kohaselt PT käigus hinnangut koostama ei pea, siis kas on otstarbekas koostada teeprojekt, mille mõju asutakse hindama alles ehitusloa menetluses? Projekti koostamine on kallid, selle ümbertegemine on samuti kulukas ning võimalike mõjude väljaselgitamine enne põhiprojekti koostamist võib olla odavam kui pärast parandusi teha. Amet peaks ju riigi raha kasutama võimalikult säästlikult ja otstarbekalt. Kokkuvõtvalt leiame, et PT eelnõu on täis vastuolusid, ei vasta Rae valla üldplaneeringule, sellisel kujul projekt ei ole ellu viidav ning riivab liigselt Patika küla elanike huve, ei arvesta kaasaegseid planeerimispõhimõtteid ning loodussäästvama majandustegevuse vajadusega. Võimalikesse trassivalikutesse ei ole maaomanikke õigeaegselt kaasatud, kaalutud ei ole projektiga kaasnevaid mõjusid. Palume kaasata edaspidisesse menetlusse sh anda teada, millal toimub PT eelnõu avalik arutelu. Enne seda soovime kirjalikku vastust oma pöördumisele ja puuduvate materjalide esitamist.</p>	<p>valitud trajektoor, mis võimalikult kattub olemasoleva teedevõrgustikuga ja võimalikult lühikeses lõigus kulgeb põllumajanduslikus kasutuses maal ning mis mh väldib Mäe teed. Transpordiametile on teada, et perspektiivne juurdepääsutee kattub maaparandussüsteemide alaga. Juurdepääsutee rajamiseks koostatakse teeprojekt, selle koostab kutsetunnistusega teedeinsener. Arvesse võetakse drenaažvõrgustiku paiknemist ning projekteeritakse teelahendus, mis tagab selle jätkuva toimimise. Lahendus kooskõlastatakse Põllumajandus- ja Toiduametiga, maaomanikega ja tehnovõrgu valdajatega.</p> <p>5. Eskiislahenduse koostamise käigus on piisavalt põhjalikult analüüsitud meetmeid, mida oleks vaja rakendada Kautjala peatuste säilitamiseks. Jõutud on otsusele, et peatuse säilitamine ja selleks vajalikud suured ümberehitused on ebamõistlikud, aru on saadud, et peatusele on olemas alternatiivid, sh eskiis näeb ette lisapeatuse ja juurdepääsutee, mistõttu on otstarbekas ja avalikkuse suhtes aus see otsus ka välja öelda. Seoses projekteerimistingimuste p 5.3.6 - kuna täna ei ole selge riigitee ümberehituse aeg, ei ole täna otstarbekas hakata bussiliine ümber paigutama. See on eesmärgipärane siis kui on selge ümberehituse ehitusaasta ning valmimas on tee põhiprojekt, reaalne muudatus taristus on vahetult toimumas. Ettevalmistused ehituseks võtavad tavapäraselt mitu aastat, mille jooksul jõuab tänastes bussiliinides toimuda põhimaantee ümberehitusest sõltumatuid muudatusi. Transpordiamet lähtub MTÜ-ga Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus ning ameti enda ühistranspordi osakonnaga peetud arutelu tulemustest, kus asjatundjad pidasid muudatuste tegemist liinivõrgustikus põhjendatuks ja teostatavaks.</p> <p>6. Teeprojekti raames on koostatud mürauring (OÜ Hendrikson ja Ko töö nr 20003726), mille alusel nähtub, et tee rekonstrueerimise järgses olukorras eluhooneteni ulatuvad müratasemed vastavad KeM määrusega nr 71 kehtestatud liikluse müra piirväärtustele. Mürauringu alusel ei esine riigiteedega külgnevatel lõikudel müratundlike hoonete fassaadidel normtasemete ületamisi, mistõttu ei ole müraleevendusmeetmeid kavandatud. Perspektiivne olukord (20 aastat alates ehitusest) liikluse kasvu tingimustes võib mürauringu alusel tuua kaasa piiripealseid olukordi või normtasemete väikseid ületamisi. Teelõik kuulub Transpordiameti poolt koostatava strateegilise mürakaardi koosseisu ja selle olukorda hinnatakse Atmosfääriõhu kaitse seaduse alusel iga viie aasta järel. Normtaseme ületuse korral kuuluvad olukorrad leevendamisele välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskavas. Strateegilise mürakaardi koostamisel viiakse lisaks müra leviku modelleerimisele läbi müratasemete mõõtmised pädeva mõõtja poolt aadressil Baasi tee 1, Patika. Järgmine tegevuskava valmib 2023.a teises pooles.</p> <p>7. Teeprojektiga kavandatav tegevus ei kuulu KeHJS kohaselt olulise keskkonnamõjuga tegevuste loetellu ning projektalal ei ole puutumust Natura 2000 võrgustiku aladega, mistõttu KMH koostamine ei ole kohustuslik. Vastavalt kehtivale seadusandlusele koostatakse konkreetse projektala lõikes enne ehitusloa andmist KMH eelhindang (selle koostamist alustatakse juba projektlahenduse väljatöötamise käigus, mistõttu projekt saab selles osas asjakohast sisendit), mis arvestades teeprojektiga kavandatavate ümberehituste olemust, mahtu, paiknemist ning kehtivaid piiranguid ja väärtusi analüüsib veelkord KMH vajadust. KMH vajadusel ilmnenisel koostatakse KMH ning selle läbiviimiseks vajaliku ajaga arvestatakse projekti ajagraafikus. Riigiteede rekonstrueerimis ja ehitusprojektide ettevalmistus on tavapäraselt paari kuni mitmeaastane protsess.</p> <p><b>Otsus:</b></p>
--	---	---

				Jätta ettepanekud 2-7 ülaltoodud põhjendustel arvestamata. Ettepanek 1 arvestada, Rae Vallavalitsusele esitada detailplaneeringu algatamise taotlus Oja asumi juurdepääsutee lõigu kavandamiseks (alternatiiv A), mis kattub rohevõrgustikuga.
24	Km 17-18	Tähekese 65303:002:0129 H. P.	Saan aru, et projekteeritakse uut teed. Sain Tähekese kinnistu päranduseks abikaasalt ja ma ise pole veel seal käinud. Tean, et hetkel pole kinnistuni teed- seega sobiks minule parima lahendusena variant A. Kas sellisel juhul tuleneks ka minule sellega mingeid kohustusi?	<b><u>Põhjendus:</u></b> Antud juurdepääsutee projekteeriks ja rajaks on Transpordiamet. Avalikustamise käigus laekunud tagasiside alusel otsustab Transpordiamet jätkata juurdepääsutee alternatiiviga A.  <b><u>Otsus:</u></b> Võtta ettepanek trassialternatiivi osas arvesse.
25		Kivita 65301:001:5863 ja 65301:001:5862 Uus-Kivita 65301:001:5860 ja 65301:001:5861 J. U.	<i>(Selgituse küsimine)</i> Näen, et kogujatee indikatiivne asukohta on ka uuendatud. Tänan. Eeldan, et täpne asukohta määramine siis hakkab millalgi hilisemas faasis.	<b><u>Selgitus:</u></b> Juurdepääsutee asukohta Kivita kinnisasjal (65301:001:5863) täpsustati eskiisis vastavalt eelnevale infovahetusele. Järgnevates projekteerimisfaasides tehakse koostööd maaomanikega, kelle maale teerajatised on kavandatud.

### 2.3. Päärnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade osas projekteerimistingimuste menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).

Kinnisasja lähiaadress	Katastritunnus								
Alukse	65303:002:0017	Kesk tee 28	65301:003:0881	Metsaserva	30401:001:1456	Rukki põik 2	65301:001:2909	Uus-Sillaotsa	65303:003:0275
Ammuta tee 1	65301:001:5738	Kesk tee 30	65301:003:0883	Mäe tee 10	65303:002:0183	Rukki tee 1	65301:001:5458	Uus-Viskari	65301:002:0887
Ammuta tee 3	65301:001:5735	Kesk tee 32	65301:003:0885	Mäe tee 14	65303:002:0240	Rukki tee 10	65301:001:2924	Vana-Aaviku	65302:001:0120
Ammuta tee 5	65301:001:5734	Kesk tee 34	65301:003:0886	Mäe tee 2	65301:001:5732	Rukki tee 12	65301:001:4919	Vana-Aaviku tee 11	65302:001:0105
Ammuta tee 7	65301:001:5736	Kesk tee 36	65301:003:0887	Mäe tee 4	65303:002:0110	Rukki tee 16	65301:001:2891	Vana-Meeritsa	65301:001:2210
Ammuta tee 9	65301:001:5737	Kesk tee 38	65301:003:0888	Mäe tee 6	65303:002:0218	Rukki tee 18	65301:001:2892	Vana-Saarevälja	65303:002:0238
Antulametsa	65303:001:0337	Kesk tee 40	65301:003:0889	Mäe tee 8	65303:002:0172	Rukki tee 2	65301:001:2914	Vanatamme	65303:003:0233
Atsimäe	65303:003:0113	Kesk tee 42	65301:003:0891	Nabala tee 2	65301:001:5733	Rukki tee 21a	65301:001:3896	Vanatammi	65303:003:0524
Baasi tee 1	65303:002:0020	Kiire	65303:002:0440	Nurme tee 1	65301:002:0068	Rukki tee 28	65301:001:2902	Vanatammi	65303:002:0180
Ellamaa	30401:001:0386	Kirsimetsa	30401:001:1663	Paju	65303:002:0023	Rukki tee 30	65301:001:2904	Vana-Tartu mnt 79a	65301:001:1479
Evarti	65303:001:0249	Kivita	65303:003:0174	Paplimäe	65303:002:0006	Rukki tee 5	65301:001:3233	Vana-Tartu mnt 79b	65301:001:2646
Jõekäär	65303:002:0087	Kohu	65303:001:0061	Patika saekaater	65303:001:0033	Rukki tee 6	65301:001:2918	Vana-Tartu mnt 85	65301:001:2399
Jõeääre	65303:002:0086	Kohula	65302:001:0102	Pihlaka	65303:002:0055	Rukki tee 7	65301:001:4074	Veski tee 1	65301:001:0157
Järve põik 1	65301:001:2974	Kohutalu	65303:001:0325	Prügi	65301:002:0100	Rukki tee 8	65301:001:2922	Veski tee 2	65301:001:0980
Järve põik 3	65301:001:1940	Kokotsa	65303:001:0342	Purika	65303:002:0139	Rukki tee L2	65301:001:3897	Veski tee 4	65301:001:0840
Järve põik 5	65301:001:3014	Krati tee 12	65301:001:2779	Purila	65303:002:0138	Siimu	65301:001:0177	Veski tee 5	65301:001:2976
Järve põik 5a	65301:001:0526	Krati tee 14	65301:001:2781	Põllu	65303:001:0123	Sillaotsa	65303:003:0148	Veski tee 6	65301:001:0850
Järve tee 10	65301:001:1590	Kriile	65303:001:0328	Põllumäe	65303:003:0096	Suure-Rangi	65301:001:3405	Viadukti põik 2	65301:002:0215
Järve tee 12	65301:001:1640	Kriilemäe	65303:002:0254	Põrguvälja tee 25	65301:002:0439	Suur-Kirsimäe	65301:002:0325	Viadukti põik 6	65301:002:1770
Järve tee 14	65301:001:1650	Kroosi	65301:001:3468	Põrguvälja tee 27b	65301:001:3537	Tagavälja	65303:002:0005	Viadukti tee 1	65301:002:1750
Järve tee 8	65301:001:0141	Kruusi	65303:001:0338	Põrguvälja tee 29	65301:002:1683	Tammemäe	30401:001:1664	Vihamaa	65303:002:0027
Kaera tee L1	65301:001:2888	Kungla	65301:001:0450	Põrguvälja tee 31	65301:002:0151	Tiigi	65301:001:3406	Vihuli	65303:002:0136
Kaeraheina	65303:001:0367	Kuuspuu tee 2	65301:001:4842	Pähklimäe tee 1 //		Trangi	65301:001:5032	Vihuli	65303:002:0135
Kaevu tee 10	65301:002:1350	Kuuspuu tee 4	65301:001:4843	Rukki tee 11	65301:001:4073	Trangi	65303:002:0123	Viskari tee 2	65301:001:5435
Kaevu tee 12	65301:002:0940	Kuuspuu tee 6	65301:001:4844	Raidkivi	65303:001:0251	Tõnuni	65301:002:0563	Väike-Alliku	65301:002:0050
Kaevu tee 2	65301:002:1472	Kõrtsi tee 5	65301:002:1283	Raja	65303:002:0015	Tähe	65303:002:0128	Väljaaru	65303:001:0262
Kaevu tee 2a	65301:002:1473	Kõrtsi tee 7	65301:002:1285	Rangi	65301:001:5033	Töökoja	65303:001:0026	Väljaääre	65303:002:0189
Kaevu tee 2b	65301:002:1474	Käbiheina	65303:001:0368	Rangipõllu	65303:001:0013	Urba	65303:001:0050	Ädala	65303:001:0270
Kaevu tee 4	65301:002:1570	Kärdla	65303:002:0220	Reti põik 5	65301:001:1550	Urba	65303:002:0130	Ärdla	65303:001:0130
Kaevu tee 6	65301:002:1210	Künka tee 5	65301:002:0093	Reti tee 4	65301:001:2535	Uuekohu	65303:001:0326	Ööbiku tee 14	65301:001:2890
Kasteheina	65303:001:0366	Laagrivälja	65303:003:0103	Reti tee 6	65301:001:1405	Uuetammi	65303:003:0537		
		Lauri	65302:001:0031	Reti tee 8	65301:001:1407	Uus-Evarti	65301:001:5407		
		Lillemäe	65303:002:0170			Uus-Korba	65303:002:0018		

\* 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).