

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1.	Muinsuskaitseamet 5.1-17.6/1960-1	/.../ Projekteeritaval lõigul ei asu kultuurimälestisi ega nende kaitsevööndeid. Samuti ei ole seal piirkonnas teada arheoloogilisi leiukohti. Palume projekti seletuskirja lisada järgmine hoiatus: Pinnasetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega terve projektiala ulatuses. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) peab leidja sellisel juhul tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.	Otsus: 1. Arvestada ettepanekuga ning lisada seletuskirja järgmine hoiatus: Pinnasetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega terve projektiala ulatuses. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) peab leidja sellisel juhul tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.
2.	Põllumajandus- ja Toiduamet 6.2-2/54597	/.../ Eelnõus käsitletud tee paikneb osaliselt maaparandusehitiste (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4109450010540/001) maa-alal mis on kuivendatud maaparandussüsteemi drenaažiga. Põllumajandus- ja Toiduameti kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu järgmiste tingimustega, mis tuleb kanda haldusaktile: 1. Ehitusprojektis tuleb arvestada vajadusega tagada maaparandusehitise nõuetekohane toimimine vastavalt maaparandusseaduse § 47. 2. Ehitusprojekti asendiplaanile kanda olemasolev maaparandussüsteemi drenaaž. Drenaaži plaani saab taotleda e-posti teel harjump@pta.agri.ee. 3. Tulenevalt maaparandusseaduse § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks.	Otsus: Arvestada ettepanekutega: 1. Tagada maaparandusehitise nõuetekohane toimimine vastavalt maaparandusseaduse § 47. 2. Kanda asendiplaanile olemasolev maaparandussüsteemi drenaaž. 3. Esitada ehitusprojekt Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks.
3.	Keskkonnaamet 6-2/23/249	/.../ Keskkonnaamet on projekteerimistingimuste eelnõuga ja materjalidega tutvunud ning toob välja omapoolse arvamuse: 1. Riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski maanteel Tähetorni–Harku lõik ületab alla 10 km ² valgala pindalaga maaparandussüsteemi eesvoolusid Laabi kraav (VEE1094103) ning Harku ÜP-297 kraavi. Vastavalt veeseaduse (edaspidi VeeS) § 118 lg 2 p-le 3 on mõlemal kraavil kehtestatud veekaitsevöönd 1 m. VeeS § 119 p-i 5 järgi on veekaitsevööndis keelatud ehitamine, välja arvatud juhul, kui see on kooskõlas veekaitsevööndis ning looduskaitseaduses sätestatud ranna- ja kaldakaitse eesmärkidega, ning samuti on keelatud pinnase kahjustamine ja muu tegevus, mis põhjustab veekogu ranna või kalda erosiooni või hajuheidet. Ehitustegevuse toimumisel nimetatud veekogudes on vajalik veeluba veekogu süvendamiseks või tahkete ainete paigutamiseks veekogusse alates 100-st kuupmeetrist (VeeS § 187 p 8 ja 10). Juhul kui süvendatava pinnase ja tahkete ainete veekogusse paigaldamise kogused on 5-100 kuupmeetrit ja veekogust eemaldatakse setteid mahuga alates viiest kuupmeetrist, siis on vajalik veekeskonnariskiga tegevuse registreeringut (VeeS § 196 lg 2 p 2, 31 ja 5). Veeloa taotluse juures tuleb esitada täpsed tööde mahud, kui palju uputatakse tahkeid ai neid veekogusse, kui palju eemaldatakse veekogust setteid ning kui on vajalik veekogu süvendada, siis ka süvenduse mahud, ajutiste tõkettammide kogus, mis paigutatakse vette jne. Eelnimetatud mahud tuleb esitada kuupmeetrites. Kui ehituse käigus on vajalik veekogude veekaitsevööndis teostada puu ja põõsarinde raiet, siis on vajalik selleks Keskkonnaameti nõusolek (VeeS § 119 p 2). 2. Projekti tööde piirkonda jäävad puurkaevude PRK0000778 ja PRK0058177 hooldusalad 10 m, puurkaevu PRK0015315 sanitaarkaitseala 10 m, puurkaevude PRK0000769, PRK0017096, PRK0000779, PRK0030402 ja PRK0000797 sanitaarkaitsealad 50 m. VeeS § 151 lg 2 alusel on veehaarde sanitaarkaitsealal majandustegevus keelatud. Majandustegevuse alla kuulub ka tegevus, millega ei saada tulu, aga mis on ehitusloa/ teatise alune tegevus. Riigitee 8 Tallinn–Paldiski mnt km 11,0-14,0 asuva Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku ehitamine toimub ehitusloa alusel ja seega ei ole tegevus puurkaevu sanitaarkaitsealal lubatud.	Otsus: 1. Arvestada esitatud info ja ettepanekutega. Ehitustegevust puudutav info võtta teadmiseks. 2. Arvestada esitatud info ja ettepanekutega, mitte kavandada tegevusi puurkaevu sanitaarkaitsealal ja hooldusalal. 3. Võtta arvamus teadmiseks.

		<p>Keskkonnaamet ei tuvastanud, et puurkaevudele PRK0000769, PRK0017096, PRK0000779, PRK0030402 ja PRK0000797 oleks veevõtuks antud veeluba, mistõttu võib eeldada, et veevõtt nimetatud puurkaevudest jääb alla 10 m³ ööpäevas. Vastavalt VeeS § 154 lg 1 p-le 3 ja lg-le 3 ei moodustata puurkaevu ümber sanitaarkaitseala juhul, kui võetakse vett alla kümne kuupmeetri ööpäevas või tootmisvett, vaid sellise puurkaevu ümber moodustatakse 10 m hooldusala. Olemasoleva puurkaevu sanitaarkaitseala hooldusalaks muutmiseks tuleb esitada kinnistu omanikul taotlus Keskkonnaagentuurile (VeeS § 277). Taotlusesse tuleb märkida puurkaevu andmed ning andmed tegeliku veevõtu kohta (alla 10 kuupmeetri ööpäevas).</p> <p>3. Projekteeritav Juuliku–Tabasalu ühendustee jääb Rohtla kinnistul metsa alale, kus asub vääriselupaik. Metsaseaduse § 23 lg 4 sätestab, et vääriselupaiga kaitseks võib sõlmida eraomandis kinnisasja omanikuga notariaalse lepingu, mille alusel koormatakse kinnisasi isikliku kasutusõigusega riigi kasuks Keskkonnaministeeriumi kaudu tähtajaga 20 aastat. Rohtla kinnistu kuulub eraomandisse ning seal registreeritud vääriselupaiga kaitseks ei ole sõlmitud notariaalset lepingut, mille alusel oleks kinnisasi koormatud isikliku kasutusõigusega riigi kasuks. Tulenevalt eeltoodust märgib Keskkonnaamet, et vääriselupaik VEP128151 tee rajamiseks metsa alale piiranguid ei sea.</p>	
4.	Päästeamet 7.2-3.1/7893-2	<p>Päästeameti Põhja Päästekeskuse poolt avaldan järgnevat arvamust :</p> <p>Kavandatavate teede ja eritasandiliste ristmikke puhul palume arvestada EVS 812-7:2018 punktis 14.1.9 kirjeldatud parameetritega.</p> <p>Tutvustava video põhjal tõenäoliselt on päästetehnika liikumisvõimalused tagatud (järelalus tehtud sellest, et eritasandilise ristmikke said läbida ka bussid). Kõige kõrgem sõiduk, mis päästemeeskondade poolt kasutusel on 3,9 meetri kõrgune tõstukaauto.</p> <p>Projekti dokumentatsioonist jäi arusaamatuks, kui tihti on planeeritav maanteel võimalik operatiivteenistuse esindajatel vastassuunda pääseda nt õnnetustele reageerides (päästemeeskondadel on reageerides dünaamiline väljasõiduplaan, mis tähendab, et reageerib lähim saadaval olev päästemeeskond).</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada esitatud info ja ettepanekutega sh arvestada kavandatavate teede ja eritasandiliste ristmikke puhul EVS 812-7:2018 punktis 14.1.9 kirjeldatud parameetritega.</p>
5.	Maa-amet 6-3/22/9094-4	<p>/.../</p> <p>Roadplan OÜ teavitas 18.05.2022 e-kirjaga Maa-ametit, et koostab Transpordiameti tellimusel Harjumaal Harku ja Saue vallas riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 11,0-14,0 Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku põhiprojekti (Roadplan OÜ töö nr 21059).Maa-amet edastas Transpordiametile ja Roadplan OÜ-le 10.06.2022 vastuskirja nr 6-3/22/9094-2, milles andsime seisukoha seoses projekti alas olevate geodeetiliste märkidega ning projekti alas olevate riigi omandis olevate kinnisasjadega, mille riigivara valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus Maa-amet ning projekti alas olevate katastrisse kantud maaüksustega, mille osas on maareform lõpule viimata.</p> <p>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"> o Eedu (tunnus 72701:001:0189) kinnisasjale ulatub projekti ala, kuid teed ega ärälõiget ei ole eelprojektis kinnisasjale kavandatud. Kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile (tähtajaga kuni 1.10.2027).. o Timuti tee 5 (tunnus 19801:001:3993)kinnisasjale ulatub projekti ala, kuid teed ega ärälõiget ei ole eelprojektis kinnisasjale kavandatud. Kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile (tähtajaga kuni 1.10.2026). o Uus tn 14 (tunnus 19801:001:3449). Projekteeritud kergtee ja sõidutee läbivad kinnisasja kesk-ja lääneosa. o Vaha (tunnus 72701:001:0142). Projekteeritud kergtee ja sõidutee läbivad kinnisasja keskosa. o Uus tänav (tunnus 72701:001:0722).Projekteeritud kergteed ja sõiduteed läbivad kinnisasja. o Haku (tunnus 72701:001:0721). Projekteeritud kergteed ja sõiduteed läbivad kinnisasja. o Kelluka (tunnus 72701:001:0110) kinnisasja läbivad projekteeritud sõiduteed. o Ivastiku (tunnus 72701:001:0103) kinnisasja läänenurka ja keskosa läbivad projekteeritud sõiduteed. o Voolu (tunnus 72701:001:0112). Kinnisasja läbivad projekteeritud kerg-ja sõiduteed. Kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile (tähtajaga kuni 1.10.2026). o Karjääri (tunnus 72701:001:1319) kinnisasja läbib sõidutee. Kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile (tähtajaga kuni 1.10.2027). o Pääsukese tee 1a (tunnus 72701:001:0794). Läbi kinnisasja keskosa on projekteeritud sõidutee ja kergtee. 100% ärimaa sihtotstarbega 3710 m² suurune Pääsukese tee 1a kinnisasi piirneb põhjast Pääsukese tee 1b 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projektiga nähakse ette olemasolevate mahasõitude ühendamine ühendusteede/kogujateede kaudu, uusi mahasõite ei kavandata. Maa-ameti poolt loetletud maaüksustel on vaid osadel olemasolevad mahasõidud ning nende osas nähakse ette juurdepääsude säilimine. Nendele maaüksustele, millel täna olemasolev mahasõit puudub, antud projektiga uusi mahasõite ei projekteerita. 2. Põhiprojektlahendus esitatakse Maa-ametile seisukoha andmiseks. 3. Lisada projektile krundijaotuskava joonised või joonised, milles on näidatud projekteeritud kitsenduse pindala. 4. Lisada projekti materjalidele kohaliku omavalitsuse väljastatud allkirjastatud õiend projekti alas olevate reformimata maa-alade osas esitatud maa erastamise ja/või tagastamise taotluste olemasolu või nende puudumise kohta ning selgitused taotluste lahendamise kohta. 5. Lisada Voolu kinnisasja põhjaosa ning Karjääri kinnisasja läbiva tee osas vastav leppemärk või viide, mille järgi on üheselt tuvastatav, kas kõnealune tee kavandatakse projektiga nr 21059 või mitte. 6. Pääsukese tee 1a maaüksusele on projektiga kavandatud kergliiklustee ja sõidutee, mis oli ette nähtud ka varasemas eskiisis sh Saue valla üldplaneeringus. Maa-ameti kirjas nr 6-3/22/9094-2 esitatud sooviga ei ole võimalik arvestada, sest sõiduteed ja kergliiklusteed ei ole võimalik nihutada kaugemale. Antud lõigus on vajalik ära mahutada kogujatee ja

	<p>kinnisasjaga(tunnus 72601:001:1270) ja läänest Tammetalu tee 1 kinnisasjaga (tunnus 72701:001:0795). Mõlemad piirnevad kinnisasjad on munitsipaalomandis olevad transpordimaad. Kirjas nr 6-3/22/9094-2 palusime kavandada tee ja kergtee olemasolevatele transpordimaadele selliselt, et säilib Pääsukese tee 1a kinnisasja iseseisev kasutus. Eelprojektis ei ole Maa-ameti ettepanekuga arvestatud –palume selgitada miks ei ole ning palume veelkord kavandada tee ja kergtee olemasolevatele transpordimaadele.</p> <p>o Gustavi (tunnus 72701:001:0646) kinnisasja idaserva on projekteeritud sõidutee. Kinnisasi on antud põllumajanduslikul eesmärgil rendile (tähtajaga kuni 1.10.2026).</p> <p>o Ildase kinnisasja (tunnus 72701:001:0109) läänenurka läbib teemaa piiriettepaneku ala.</p> <p>o Kliko kinnisasjal (tunnus 72701:001:0289) on ette nähtud kraavi puhastamine ja olemasoleva tee likvideerimine. Selgitame veelkord, et projekti alas paiknevad põllumajanduslikul eesmärgil rendile antud kinnisasjad, mis tähendab, et projektis kavandatud teede rajamine eeldab rendilepingute muudatust.</p> <p>Voolu kinnisasja põhjaosa ning Karjääri kinnisasja läbiv tee ei ole üldskeemil (Üldskeem (I etapp) joonis nr 1.2.3) kaasatud realiseeritavate etappide tähistusse. Projekti joonistel on kõnealune tee tähistatud erinevalt võrreldes ülejäänud projekteeritud sõiduteedega. Samas ei ole lisatud selgitust ega vastavat leppemärki. Edastatud lahendis jääb arusaamatuks, kas kõnealune tee on projekteeritud eelprojektis nr 21059. Lähtudes üldskeemil kujutatud lahendist ei anna Maa-amet käesolevaga seisukohta kirjeldatud tee osas. Juhul, kui kirjeldatud tee kavandatakse projektiga nr 21059, tuleb projekt edastada veelkord Maa-ametile kooskõlastamiseks.</p> <p>Projekti alas on järgmised katastrisse kantud maaüksused, mille osas on maareform lõpule viimata:</p> <p>o Harku tee 1a (tunnus 72601:001:1208) maaüksusele on projekteeritud kergtee.</p> <p>o Altmäe tee L2 (tunnus 72601:001:1423).</p> <p>o Kõrvaltee (tunnus 72601:001:1165).</p> <p>Projekti koostamisel palume arvestada järgnevaga:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Palume tagada Maa-ameti volitusel olevatele kinnisasjadele ning jagamisel moodustatavatele kinnisasjadele juurdepääsuteed ja mahasõidud, et kinnisasju oleks võimalik ka edaspidi sihipäraselt kasutada. 2. Palume edastada valminud projektlahendus koos käesolevas kirjas palutud muudatusega Maa-ametile seisukoha andmiseks. 3. Palume lisada projektile krundijaotuskava joonised või joonised, milles on näidatud projekteeritud kitsenduse pindala. 4. Palume lisada projekti materjalidele kohaliku omavalitsuse väljastatud allkirjastatud õiend projekti alas olevate reformimata maa-alade osas esitatud maa erastamise ja/või tagastamise taotluste olemasolu või nende puudumise kohta ning selgitused taotluste lahendamise kohta. <p>Lisaks selgitame, et reformimata maadele kavandatud töid on võimalik teostada ja ehitamisega alustada alles pärast reformimata maadel maareformi läbiviimist. Maa-ameti volitusel olevatele kinnisasjadele kavandatud teid on võimalik rajada alles pärast kui tee ehitamiseks vajalik ala on riigivaraseaduses sätestatud korras üle antud. Rendilepinguga hõlmatud kinnisasjade osas on eelnevalt vaja muuta rendilepinguid.</p> <p>Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 15 lõike 1 punkti 1 kohaselt on maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks vajalik Keskkonnaministeeriumi või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutuse luba. Luba tuleb taotleda muu hulgas kui maardlal soovitakse teha maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust, milleks on vajalik esitada ehitusteatis või saada ehitusluba, muu luba või muu haldusakt. Keskkonnaminister on käskkirjaga 05.03.2019 nr 1-2/19/198 andnud Maa-ametile volituse anda lube MaaPS § 15 lõikes 1 nimetatud maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks.</p> <p>MaaPS § 14 lõike 2 kohaselt võib ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda või halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga või halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitse ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta.</p>	<p>kergliiklustee ning vajadusel ka müratõkkesein ning arvestada tuleb ka põhitee koridoriga. Olenemata sellest säilib Pääsukese tee 1a kinnisasjast äralõikest ülejääval osal iseseisev kasutus.</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Arvestame esitatud infoga sh asjaoluga, et projekti alas paiknevad põllumajanduslikul eesmärgil rendile antud kinnisasjadele projektiga kavandatud teede rajamine eeldab rendilepingute muudatust. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada esitatud info ja ettepanekutega. Lahendada Maa-ameti volitusel olevate maaüksuste (millel on olemasolev juurdepääs) juurdepääsud. 2. Arvestada esitatud info ja ettepanekutega. 3. Arvestada esitatud info ja ettepanekutega. 4. Arvestada esitatud info ja ettepanekutega. 5. Arvestada esitatud info ja ettepanekuga. Edastada valminud lõplik projektlahendus Maa-ametile tutvumiseks ja seisukoha andmiseks. 6. Arvamusega mitte arvestada. Mitte arvestada Pääsukese tee 1a kinnisasjale kavandatud tee osas käesolevas kirjas ning kirjas nr 6-3/22/9094-2 tehtud märkusega.
--	--	---

		<p>Projekteeritud ala asub osaliselt Harku lubjakivimaardlal (registrikaart nr 161). Seletuskirjas lk 12 on märgitud: „Ringristmiku põhja suunas kulgev haru ning Vatsla kergliikluse tunnel on ära jäetud Harku karjääri kaevandamise soovi piiriga“. Üldskeemil ei ole seda teed etappide piiridesse jäetud, kuid sellegipoolest on see tee kantud joonistele ilma leppemärgita, millest selguks joonisele kantud tee tähendus.</p> <p>Palume edastada valminud lõplik projektlahendus Maa-ametile tutvumiseks ja seisukoha andmiseks. Palume Pääsukese tee 1a kinnisasjale kavandatud tee osas arvestada käesolevas kirjas ning kirjas nr 6-3/22/9094-2 tehtud märkusega. Voolu kinnisasja põhjaosa ning Karjääri kinnisasja läbivatee osas palume projektis lisada joonistele vastav leppemärk või viide, mille järgi on üheselt tuvastatav, kas kõnealune tee kavandatakse projektiga nr 21059. Tee kavandamise korral palume seletuskirjas selgitada Harku lubjakivimaardlaga ja kaevandamise võimalusega seonduvat.</p>	
--	--	--	--

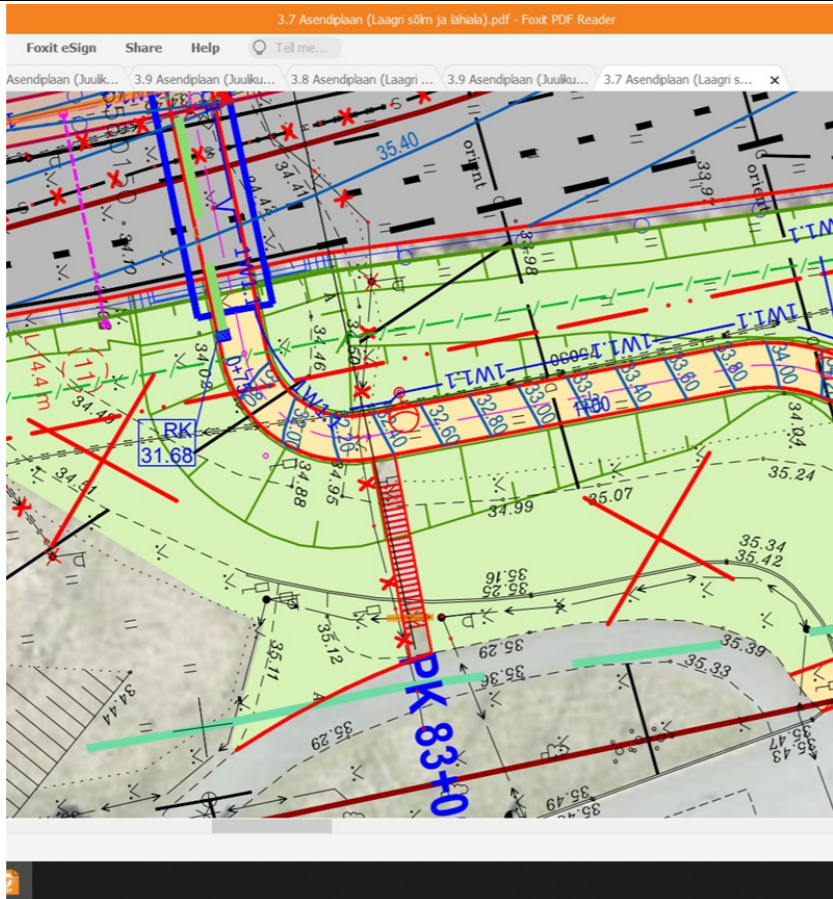
4. ARVAMUSED

a. Puudutatud asutused ja isikud

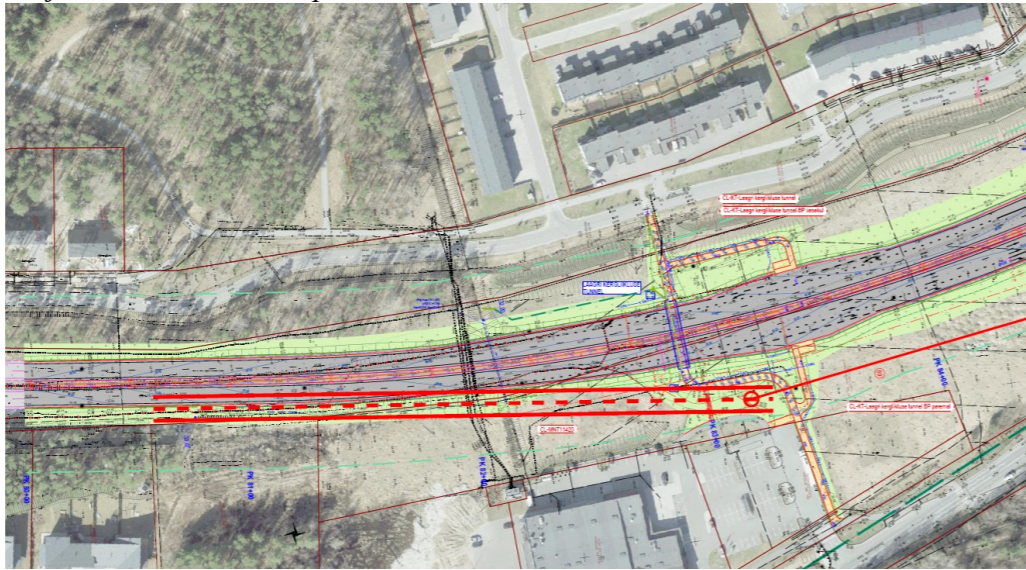
Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1.	Riigi Infosüsteemi Amet 13.12.2022 e-kiri	<p>30.05.22 olen Roadplan OÜ-le väljastanud RIA nimel tehnilised tingimused 20220530. Tehniliste tingimustega oli kaasas RIA sidetrassi teostus.</p> <p>Siderajatised on jäänud sinna, kus nad täna on. Ma ei ole kindel, et sidetrassid ehitusele ette ei jää.</p> <p>Puudused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tehnilistes tingimustes oli kirjas, et sidetrass võib jääda sõidutee alla ainult ristikulgemises. See tingimus ei ole täidetud. 2. Kõikide teede all ei ole sidetrass täiendava kaitsetoruga kaitstud. 3. Ol.ol. Harku-Rannamõisa tee ääres on sidekaev kõrgusel 32,6, kergliiklustee kõrgus 34,7. Kaev on liiga lähedal teeservale. 4. Osa RIA sidetrassist on ELASA tähisega. <p><i>Kirjale lisatud RIA tehnilised tingimused 20220530.</i></p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada RIA poolt 30.05.2022 väljastatud tehniliste tingimustega nr 20220530 ning viidatud puudustega.</p>
2.	Lansec Tele OÜ 14.12.2022 e-kiri	<p>info on teadmiseks võetud.</p> <p>Antud maaalal on ka osaliselt MCF'i (Greenery Datakeskuse) trass. Palume mistahes tööde või tegevuste projekteerimisel arvestada MCF'i trassiga ja tööprojekt esitada meile kooskõlastamiseks.</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Arvestada esitatud infoga ja ettepanekutega sh arvestada MCF'i trassiga ning esitada tööprojekt kooskõlastamiseks.</p>
3.	Lansec Tele OÜ 19.12.2022 e-kiri	<p>Lisaks eelmisele kirjale palume lisada ka eelnõusse MCF'i trassi (Greenery Datakeskuse) täiendav projekteerimistingimuste ning projekti kooskõlastamise kohustus.</p>	
4.	Harku Vallavalitsus 10-7/10367-1	<p>Harku Vallavalitsus ei nõustu esitatud projektlahendusega ning teeb ettepaneku täpsustada projekteerimistingimusi ning eelprojekti alljärgnevas:</p> <p>1. Projekteerimistingimustesse lisada nõue rajada Nurme teele sõiduautotunnel (vähemalt laiussega 4,0m ja kõrgusega 2,5m).</p> <p>Projektlahendus on vastuolus Harku valla üldplaneeringuga.</p> <p>Üldplaneeringuga on Nurme tee kavandatud perspektiivse avalikult kasutatava kohaliku teena. See tähendab, et autoliiklus tuleb tagada kogu Nurme tee pikkuses.</p> <p>Seletuskiri on ebaselge.</p> <p>Harku vallale tutvustatud eskiisprojekti on joonisel AP-3 kavandatud Nurme teele sõiduauto tunnel nr. 1 kergliiklus+sõiduauto laiussega 4m ja kõrgusega 2,5 meetrit.</p> <p>Eelprojekti staadiumis joonisel on samas kohas märgitud olema Nurme kergliikluse tunnel. Muid parameetreid ei ole joonisel esitatud. Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“ ei käsitle mõiste kergliikluse tunnel.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Projekti koostamise käigus esitati ettepanek Instituudi viadukti projekteerimiseks ja Harku ning Saue valla ühtse seisukoha kujundamiseks. Projektlahenduse koostamisel on tehtud koostööd Harku vallaga ning lahendused on kokku lepitud omavahelise koostöö tulemusel (sh Nurme tee jalakäijate tunneli lahendus). Transpordiametile teadaolevalt on Saue ja Harku vallavalitsus omavahel jõudnud ühisele seisukohale, et Nurme tunnel lahendatakse vaid kergliiklejatele ning täiendav Instituudi viadukt sõiduautodele ja kergliiklejatele (Saue valla 09.06.2022 kiri nr 8-1/21-298/13031-1). Lisaks on Harku vallavalitsus teada andnud, et Nurme teed ei ole valla arengukava kohaselt plaanis ümber ehitada/laiendada (Harku VV kiri 25.04.2022 e-kiri), mistõttu ei ole põhjendatult mõistlik suunata igapäevast täiendavat liiklust olemasolevale kitsale Nurme tee. Kuna</p>

	<p>Seletuskirja tekstist võib aru saada, et tegemist on endiselt sõiduautotunneliga „... kavandatud piiratud kõrgusgabariidiga ühiskasutuses läbipääs ka sõidukitele“.</p> <p>Üldplaneeringule vastav lahendus eeldab minimaalselt sõiduautotunneli rajamist.</p> <p>Seletuskirja lk.11 viide eskiislahenduse ebapiisavale ohutusele jääb arusaamatuks „Nurme tee läbipääs kergliiklejate ja sõidukite ühiskasutuses ei ole ohutu“. Lahendus on kooskõlas majandus-ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrusega nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa pt. 2.2. liiklejate, teede ja rajatiste piirmõõtmed punkt (10) tabel 2.5, mille kohaselt on sõiduauto tunneli vähim lubatud laius 4m ja kõrgus 2,5m. Vajadusel saab kavandada tunneli laiendamist näiteks 1 meetri võrra.</p> <p>Esitatud ei ole kogu projektdokumentatsiooni (näiteks materjalide hulgast puudub seletuskirja üldosa).</p> <p>Seletuskiri lk. 12 väitel „<i>varasema lahenduse puhul puudus hea ühendus olemasoleva Instituudi tee ja Laagri sõlme vahel, mis võimaldaks mh ka kohaliku bussiliikluse korraldamist (varasemalt võimalikud läbipääsud vaid pika ringiga läbi elamualade</i>“ ei ole Nurme tunneliga seoses asjakohane. Instituudi tee viadukt on vajalik lahendamaks ühendus Saue valda kavandatud uute elurajoonidega. Nurme teel puudub otsene seos bussiliiklusega. Autoliikluse keelamine kogu Nurme tee ulatuses pikendab Nurme põik elanike liikumist Harku aleviku keskuse, Tabasalu ja Tallinna suunal ca 2 km. Samuti suurenevad teehoolde ja korraldatud jäätmeveo kulud.</p> <p>Lk. 12 neljas väide on vähemalt eksitav. Harku vald ei ole andnud omapoolset heakskiitu Nurme tunneli lahendusele, mille kohaselt kavandatakse vaid jalakäijate- ja jalgrattatunnelit.</p> <p>Projekt viia kooskõlla Harku valla üldplaneeringuga, nähes ette Nurme tee tunnel vähemalt sõiduautotunnelina.</p> <p>2. Projekteerimistingimustes näha ette Instituudi tee ja Tähetorni tee vaheline jaotustänav Üldplaneeringuga on ette nähtud Instituudi tee ja Tähetorni tee vaheline jaotustänav, millega lahendatakse ära nii Instituudi tee vasakpöörde vajadus kui ka Harku aleviku bussiliiklus.</p> <p>3. Väljavõtte Harku Vallavolikogu planeerimis- ja keskkonnakomisjoni 19. detsembri 2022 istungi protokollist: „7.1. Tutvuti põgusalt Transpordiameti (TA) tellimisel valminud riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski mnt kilomeetrite 11-14 Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eri tasandilise ristmiku projektiga. Komisjon leidis, et kuna ristmik võtab enda alla väga suure territooriumi, mille alla jääb suure tõenäosusega lubjakivi lade (Väo lade) nagu Harku karjääriski, siis TA võiks tõsiselt kaaluda lubjakivi väljakaevamist ja ristmiku ning maantee viimist süvendisse nagu Laagna tee. Vallavalitsusel anda komisjoni seisukoht TA-le edasi ning kutsuda TA projektijuht ja Põhja piirkonnajuht komisjonile vastavat projekti täpsemalt tutvustama.“</p> <p>4. Arvestada R.V. 2. jaanuar 2023 Transpordiametile esitatud ettepanekutega.</p>	<p>autode ülepääs on Instituudi viadukti kaudu lahendatud, siis täiendav autode läbipääsu kavandamine Nurme tunnelist ei ole mõistlik ja vajalik. Antud lahendus ei lähe vastuollu üldplaneeringuga, sest säilib tee avalik kasutus mõlemal pool tunnelit. Transpordiamet ei ole nõus antud projekti raames täiendavat autode läbipääsu kavandama, huvitatud isikul on võimalik see lahendada eraldiseisvalt. Nurme kergliiklustunneli gabariidid arvestavad tunneli ja kergliiklusteede hooldussõidukite läbipääsu võimalusega. Nii Transpordiameti liikluskorraldusspetsialistid, Saue vald ja projekteerijad nõustuvad olemasoleva lahendusega, kuna see tagab piirkonna terviklikuma teedevõrgustiku ja nende kasutuse (kaasa arvatud ol. ol. Instituudi tee kasutuse).</p> <p>Harku vald on toonud välja, et lisatud ei ole kogu projektdokumentatsiooni. Lisame, et projekteerimistingimuste menetluse ajaks ei pea olema kogu projektdokumentatsioon lõplikult valmis ja menetluse juurde lisatud.</p> <p>2. Käesoleva riigitee projekti eesmärk ei ole lahendada Instituudi tee ja Tähetorni tee vahelist ühendust. Ühendustee on võimalik realiseerida soovi korral eraldiseisvalt huvitatud isikul. Projektiga on ette nähtud juurdepääsutee nendele kinnistutele, millele mahaõit riigiteelt 8 Tallinn - Paldiski suletakse. Harku vallavalitsuse ja Betooni detailplaneeringu arendajaga on kokku lepitud, et Transpordiamet projekteerib juurdepääsutee arendusala piirini ning ülejäänud osas on kinnistustiseste teede projekteerimine/ehitamine soovi korral arendaja ja/või valla teostada. Läbi erinevate detailplaneeringute on võimalik tagada terviklik teedevõrk antud piirkonnas.</p> <p>3. Esitatud ettepanek võtta teadmiseks. Transpordiamet kaalus projekteerimise käigus tee süvendisse viimise võimalust, kuid tehniliselt ja majanduslikult mõistlikuks osutus eelprojektiga kavandatud lahendus, mille kohaselt nn JUTA läheb üle riigitee 8 Tallinn-Paldiski. Argumendid antud otsuse tegemisel olid järgmised:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Olemasolev kraavitus, vete ärajuhtimine, eesvoolude olemasolu, seisukord nii projektala piirides kui ka kaugemal. Projekteeritud lahendus võimaldab sademevett ära juhtida valdavalt olemasoleva Paldiski mnt kõrguselt. Vastupidisel juhul oleks Paldiski maantee tõus ca 7 m. - Riigitee 8 Tallinn-Paldiski maantee üleviimine Juuliku-Tabasalu trassist tõstaks ligemale kolm korda suurema liiklussagedusega maantee müra taset märgatavalt kaugemale. Paldiski maanteel on projektkiirus 100km/h ja Harku sõlmes Juuliku-Tabasalu trassil on projektkiiruseks 90 km/h, mistõttu on ka liiklusrast tekkivad häiringud käesolevas lahenduses märgatavalt väiksemad. Oluline on ka märkida, et reaalsed sõidukiirused Paldiski maanteel jäävad 100 km/h ulatusse, Juuliku-Tabasalu puhul on liikluskiiirus madalam. Harku liiklussõlmes kohati 30-60 km/h seoses ringristmike ja viadukti ületusega.
--	---	---

			<p>- Vastupidise lahenduse korral tekib olukord kus suurema kiirusega põhiteelt siirdumine madalama kiirusega kõrvalteele hakkab olema nõ mäest alla ja sel juhul oleks tegemist liiklusohlikuma olukorraga.</p> <p>- Vastupidise lahenduse korral JUTA süvend suureneb olulisel määral lõuna pool, mis on vibratsioonitundlik piirkond. Lisaks paiknevad seal bussipeatused, rambid, mahapöörded ning jalg- ja jalgrattateede ühendused, mis tooks kaasa väga ulatusliku süvendi. Lisaks asub piirkond kaitsmata põhjaveega piirkonnas.</p> <p>- Vastupidises lahenduses tekib konflikt teetrassi ja olemasolevate tänavatega ning olemasolevate Harku-Veskimetsa kõrgepingeliinide ja mastide asukohtadega.</p> <p>4. R.V. esitatud arvamustega arvestatakse osaliselt. Otsused ja põhjendused on kajastatud käesolevas dokumendis lk 13 .</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga- Nurme tee kergliiklustunnelit mitte projekteerida sõiduautoledele. 2. Mitte arvestada ettepanekuga- Instituudi tee ja Tähetorni tee vahelist jaotustänavat käesoleva projekti mahus täiemahuliselt mitte projekteerida. 3. Esitatud ettepanek võtta teadmiseks. Juuliku-Tabasalu lõiku süvendisse mitte projekteerida ülal toodud põhjendustel. 4. Arvestada ettepanekutega osaliselt. Otsused ja põhjendused on kajastatud käesolevas dokumendis lk 13.
5.	AS Connecto (ELASA) 08.12.2022 e-kiri	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutuse (ELA SA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Projekti alasse jäävad ELA SA sidevõrgu trassid ELA054 ja ELA122. Projekteerimisel taotleda ELA SA sidevõrgu haldajalt, AS Connecto Eesti, tehnilised tingimused ning projekti valmides kooskõlastada see.	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekutega. Projekteerimisel taotleda ELA SA sidevõrgu haldajalt, AS Connecto Eesti, tehnilised tingimused ning kooskõlastada valminud projekt.
6.	Saue Vallavalitsus 21.12.2022 e-kiri	<p>Instituudi tee 132 mahapöörde rambi säilitamise vajadus 1+1 lahenduse aegselt.</p> <p>Veski Marketi omanik on avaldanud vallale oma seisukoha, et säiluks Instituudi tee 132 mahapöörde ramp 1+1 lahenduse aegselt. See on otseselt seotud nende kaubanduse ärihuvidega ja nende sõnul 1+1 lahenduse korral nende ärihuvisid piirata oleks liigne, seda enam, et nad on teinud rambi ehitusse lähiminevikus väga suure investeeingu (Transpordiameti kooskõlastusel ja tee ehitusloaga/kasutusloaga. Leping/kokkulepe jms).</p> <p>Valla poolt näeme tunneli põhiprojekti projekteerimisel tehniliste lahendustena võimalusi kus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 vajadusel saab tunneli asukohta nihutada paari meetri võrra põhja või kirde suunal (rambi teest eemale) 2 vajalik ei ole 1+1 lahenduse aegselt rajada seda otsetreppi tunnelisse, kuna kergliiklejad võivad vabalt liigelda ka väikse ümberpõikega tunnelisse 3 seal kus olemasolev ramp(ja kus näidatud see trepp) on teele kõige lähemal saab kavandada vajalikus pikkuses betoonist tugimüüri (et säilitada rambi teed parklasse) 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kirjale vastatud eraldi 16.01.2023 e-kirjaga ning selgitatud, et näeme ette 1+1 sõidurajaga lahenduse korral Instituudi tee 132 mahapöörde säilimise. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekutega osaliselt. Tagada põhiprojektis Instituudi tee 132 olemasoleva mahapöörde rambi säilitamise vajadus 1+1 lahenduse aegselt.


			
7.	<p>AS Tallinna Vesi 05.01.2023 e-kiri</p>	<p>Projekti ala piiridesse jäävad AS-ile Tallinna Vesi ja OÜ-le Watercom kuuluvad ühisveevärgi ja -kanalisatsioonirajatised. Projekteerimisel palume arvestada olemasolevate ühisveevärgi ja -kanalisatsioonirajatiste ning nende kaitsevöönditega. Ehitusprojekti koostamiseks, ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni kaitsevööndites tööde teostamiseks ning vee- ja kanalisatsioonirajatiste projekteerimiseks (sh ümberehitamiseks) peavad olema taotletud vastava tegevuspiirkonna vee-ettevõtjalt tehnilised tingimused. Hetkel kehtivad OÜ-le Roadplan AS-i Tallinna Vesi poolt väljastatud tehnilised tingimused 20.06.2022 PR/2228491-1 (kehtivuse aeg 1 aasta). Ehitusprojekt palume esitada AS-ile Tallinna Vesi ja OÜ-le Watercom läbivaatamiseks ja arvamuse või nõusoleku saamiseks. Kirjale on lisatud tehnilised tingimused 20.06.2022 PR/2228491-1.</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekuga. Arvestada olemasolevate ühisveevärgi ja -kanalisatsioonirajatiste ning nende kaitsevöönditega. 2. Arvestada ettepanekuga. Ehitusprojekti koostamiseks, ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni kaitsevööndites tööde teostamiseks ning vee- ja kanalisatsioonirajatiste projekteerimiseks (sh ümberehitamiseks) peavad olema taotletud vastava tegevuspiirkonna vee-ettevõtjalt tehnilised tingimused. Hetkel kehtivad OÜ-le Roadplan AS-i Tallinna Vesi poolt väljastatud tehnilised tingimused 20.06.2022 PR/2228491-1 (kehtivuse aeg 1 aasta). 3. Arvestada ettepanekuga. Ehitusprojekt esitada AS-ile Tallinna Vesi ja OÜ-le Watercom läbivaatamiseks ja arvamuse või nõusoleku saamiseks.
8.	<p>OÜ Strantum 10.01.2023 e-kiri</p>	<p>OÜ Strantum ettepanekud ja seisukohad seoses Projekteerimistingimuste eelnõuga: 1) Projektialas ja projektialaga piirnevate ÜVK rajatiste omandisuhe ei ole otseselt seotud haldusjaotusega. ÜVK rajatiste omanikud võivad olla nii OÜ Strantum, AS Tallinna Vesi, AS Kovek ja eraomanikud. Sh „samam kaevikus“ paiknevatel torudel võivad olla erinevad omanikud. Kui vajalik ja asjakohane, tuleb ÜVK omandisuhe ja kaasnevad nõuded täpsustada konkreetse lõigu ulatuses eraldi. 2) Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.7.2. Kui pinnaveed juhitakse lõppsuublana Harku järve (läbi valgala, näiteks Harku oja ja sinna suubuvad kraavid), siis tuleb koostöös Harku vallavalitsusega käsitleda kogu pinnaveesüsteemi ja sinna täiendavate vooluhulkade suunamise võimalust tervikuna. Harku oja ja Harku oja suubuvate kraavide olemasolev vastuvõtuvõimekus on kohati ammendunud ja probleemne koht ei pruugi olla teega piirneval katastriüksusel. 3) Paldiski mnt truubid Paldiski mnt 63 kohal on kogu piirkonna (sh Harku alevik, Harku raba) pinnavee ärajuhtimissüsteemi osa ja peavad arvestama kogu piirkonna ol. olevate ja perspektiivsete vajadustega.</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvamus võtta teadmiseks. 2. Arvestada esitatud info ja ettepanekuga. Kui pinnaveed juhitakse lõppsuublana Harku järve, siis tuleb koostöös Harku vallavalitsusega käsitleda kogu pinnaveesüsteemi ja sinna täiendavate vooluhulkade suunamise võimalust tervikuna. 3. Arvamus võtta teadmiseks. Paldiski mnt truubid peavad arvestama kogu piirkonna olemasolevate ja perspektiivsete vajadustega. 4. Arvestada ettepanekuga. OÜ Strantum ÜVK osas kohanduvad OÜ Strantum Tehnilised Tingimused 13.06.2022.

		<p>4) OÜ Strantum ÜVK osas kohanduvad OÜ Strantum Tehnilised Tingimused 13.06.2022 mis on edastatud Roadplan OÜ-le ja lisatud käesolevale kirjale.</p>	
<p>9.</p>	<p>Greenergy Data Centers OÜ 12.01.2023 e-kiri</p>	<p>/.../ Projekteeritava ala vahetuslähedusse jääb GDC andmekeskus. GDC andmekeskus töötab 24/7 eesmärgiga pakkuda klientidele andmeside ja andmemajutuse teenust. Antud andmekeskuse klientideks on rahvusvahelised ettevõtted ja kohalikud elutähtsa teenuse osutajad ja sellest tulenevalt on andmekeskusel kohustus tagada klientide teenustele häireteta ja katkestuseta töö. Siinkohal esitame omapoolsed tingimused ja ettepanekud projekteerimistingimuste menetluseks ning eelprojekti (Roadplan OÜ; eelprojekt; töö nr 21059) tähelepanekud. 1. Projekti koostamisel arvestada maa-ala kohta kehtestatud üldplaneeringut, detailplaneeringuid, servituudialasid ja juba rajatud tehnoarajatise; 2. Projektile taotleda tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada GDC-le kuuluva sidekanalisatsioon haldajaga Lansec Tele OÜ-ga (info@lansec.ee); 3. Andmekeskuse häireteta ja katkestuseta töö tagamiseks kirjeldada ja kooskõlastada (tuua välja lubatud normid, jms.) projektis kaevetööde lahendus andmekeskuse hoone vahetus läheduses. Kaevetööd tuleb teostada vibratsiooni vabalt. Keelatud on kasutada paekivi lõhkumiseks lõhkamise meetodit. Projektis näha ette andmekeskuse hoonele vibratsiooni mõõtu paigaldus mis annaks infot vibratsiooni nõuete täitmisest; 4. Projektis näha ette ja kooskõlastada lahendus (tuletõkke sein või müratõkke laadne pinnase vall) mis tagaks andmekeskuse hoone turvalisuse vahetus läheduses asuval maanteel toimuda võivad tulekahju või plahvatuse näol; 5. Projektis arvestada ülegabariidiliste eriveoste transpordiks Paldiski mnt-lt andmekeskuse kinnistuni (Alajaama tee 1) järgmiste punktidega: a. Ette näha teed ja ristmikud selliselt, et pöörderaadius pöörde siseküljel on vähemalt 26 m ja pöörde välisküljel maksimaalselt kuni 5m; b. Ülegabariidiliste veoste transpordi tee ei tohi minna tunnelitest läbi; c. Eriveoste arvutamisel arvestada üksikelemendi gabariitidega (koos transpordivahendiga) pikkus: 40m, laius 5m, kõrgus 6,5m. Eriveose maksimaalne eeldatud transpordi kaal on kuni 350 tonni; 6. Projektis arvestada, et tavatransport andmekeskuse kinnistuni (Alajaama tee 1) kinnistule võib olla lahendatud läbi tunneli/viadukti, mille kaudu on võimalik liikuda kuni 4,6m kõrgune transpordivahend; 7. Projektis tagada projekteeritavalt maanteelt andmekeskuse tarbeks tagavara mahasõidutee Timuti teele; 8. Projektis tagada eelprojekti kireldatud Alajaama viadukti aluse sõidutee katkematu läbipääsetavus. Sellest tulenevalt juhime tähelepanu, et vajaduse korral on GDC nõus kaaluma võimalust juhtima maanteelt kogunev sadevesi andmekeskuse kompleksi rajamisel rajatud sademevee äravoolu kraavi mis kulgeb paralleelselt Timuti teega kuni Aiandi teeni; 9. Projekt esitada kooskõlastamisele e-posti aadressile (info@greenergydatacenters.com). Täiendava info saamiseks pöörduda Kert Evert-i poole (kert.evert@greenergydatacenters.com). Väljastatud tehnilised tingimused kehtivad väljastamise kuupäevast 2 aastat.</p>	<p>Põhjendus: 1. Projekti koostamisel arvestatakse maa-ala kohta kehtestatud üldplaneeringu, detailplaneeringu, servituudialade ja juba rajatud tehnoarajatistega. 2. Taotletakse projektile tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada GDC-le kuuluva sidekanalisatsioon haldajaga Lansec Tele OÜ-ga. 3. Ehitustehnoloogia täpsustub põhiprojektis ja ehituse ajal, vajadusel nähakse ette vastavad meetmed andmekeskuse häireteta ja katkestuseta töö tagamiseks. Transpordiamet pöörab ehituse ajal ehitaja tähelepanu, et ehitustööde ajal tuleb teha koostööd OÜ GDC andmekeskusega. 4. Transpordiamet on varasemalt detailplaneeringu koostamise ajal teavitanud riigitee liiklusest põhjustatud häiringutest ning selgitanud, et tee omanik ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks. Detailplaneeringu seletuskirjas on toodud, et riigimaantee perspektiivsest liiklusest põhjustatud häiringuid tuleb elimineerida vastavalt ISKE (Infosüsteemide kolmeastmeline etalonturbe süsteem) ette nähtud meetmetele ja Riigi Infosüsteemi Ameti poolt aprill 2014 koostatud ANDMEKESKUSE TURVANÕUDED versioon 1.0 nõuetele. 5. Projektis arvestada ülegabariidiliste eriveoste transpordiks Paldiski mnt-lt andmekeskuse kinnistuni (Alajaama tee 1) järgmiste punktidega: a. Ette näha teed ja ristmikud selliselt, et pöörderaadius pöörde siseküljel on vähemalt 26 m ja pöörde välisküljel maksimaalselt kuni 5m; b. Ülegabariidiliste veoste transpordi tee ei tohi minna tunnelitest läbi; c. Eriveoste arvutamisel arvestada üksikelemendi gabariitidega (koos transpordivahendiga) pikkus: 40m, laius 5m, kõrgus 6,5m. Eriveose maksimaalne eeldatud transpordi kaal on kuni 350 tonni; 6. Tavatranspordile andmekeskuse kinnistuni (Alajaama tee 1) on lahendatud läbi tunneli/viadukti, mille kaudu on võimalik liikuda kuni 4,6m kõrgusel transpordivahendil. 7. Põhiprojektis nähakse ette tagavara mahasõit Timuti teele andmekeskuse tarbeks. 8. Alajaama viadukti aluse sõidutee vete ärajuhtimine täpsustub järgmises projekteerimise etapis. 9. Esitatakse projekti kooskõlastamiseks. Otsus: 1. Arvestada ettepanekuga. Projekti koostamisel arvestada maa-ala kohta kehtestatud üldplaneeringu, detailplaneeringu, servituudialade ja juba rajatud tehnoarajatistega. 2. Arvestada ettepanekuga. Taotleda projektile tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada GDC-le kuuluva sidekanalisatsioon haldajaga Lansec Tele OÜ-ga.</p>

			<ol style="list-style-type: none"> 3. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Projektis näha ette andmekeskuse hoonele vibratsiooni mõõturi paigaldus mis annaks infot vibratsiooni nõuete täitmisest. 4. Mitte arvestada ettepanekuga. Mitte projekteerida täiendavat tuletõkke seina või müratõkke laadset pinnase valli. 5. Arvestada ettepanekuga. Arvestada ülegabariidiliste veoste parameetritega ja mahasõidu parameetritega. 6. Arvestada ettepanekuga. Tagada tavatranspordile (kõrgus 4,6m) läbi tunneli/viadukti läbipääs. 7. Arvestada ettepanekuga. Näha ette põhiprojektis tagavara mahasõit Timuti teele. 8. Võtta info teadmiseks. Vete ärajuhtimiseks Alajaama viadukti piirkonnas teha vajadusel koostööd GDC esindajaga. 9. Arvestada ettepanekuga. Esitada projekt koostööks e-posti aadressile info@greenergydatacenters.com.
10.	Alliku Kaubanduse OÜ 11.01.2023 e-kiri	<p>/.../ Käesolevaga annab Alliku Kaubanduse OÜ oma arvamuse kinnistu Instituudi tee 132 omanikuna. Alliku Kaubanduse OÜ ei ole nõus lahendusega, mis puudutab ala Laagri Kergliikluse tunneli osas. Praegu näitub joonistelt, et plaanitud on tunneli ehituse käigus likvideerida sissesõit Instituudi tee 130, 132 kinnistutele. Me sellist lahendit ei saa kooskõlastada. Soovime et lahendid hõlmaksid, et tunnel lahendatakse meetodil, et sissesõit jääks alles. Sest sissesõidu likvideerimine oluliselt kahjustaks maaomaniku äritegevust sest klientide ligipääs kinnistule muutub oluliselt keerulisemaks. Pakume lahendusena varianti, mis on antud kirja LISA1. et vajadusel algaks mahasõidu aeglustusrada varem. Taolisi lahendusi on ka mujal Tallinna ringteel kasutatud. Samuti uue lahendi puhul soovime, et oleks olemas korrektsed viitemärgid kinnistutele nagu on kirjeldatud Lisa 1.</p> <p><i>Väljavõte lisatud asendiplaanist:</i></p> 	<p>Otsus: Arvestada ettepanekutega osaliselt. Põhiprojektis (1+1 sõidurajaga lahenduses) projekteerida mahasõit Instituudi tee 130, 132 kinnistutele.</p>
11.	Telia Eesti AS EC.1-5.1/1654-1	<p>/.../ Teatame, et riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 11,0-14,0 asuva Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku ehitusprojekti koostamisel tuleb põhiprojektis arvestada kõigi projekteerimisalasse jäävate siderajatistega. Antud maanteelõigu ehitusalas asub Telia sidekanalisatsioon koos optiliste ja vaskkaablitega. Projekteerimisel näha ette kõik vajalikud tööd varemehitatud siderajatise kaitsmiseks, tagada normatiivsed sügavused, vahekaugused või ehitada asendusrajatised. Kaabel ei tohi jääda tee kõvakatte alla.</p>	<p>Otsus: Arvestada ettepanekutega: 1. Näha ette kõik vajalikud tööd varemehitatud siderajatise kaitsmiseks, tagada normatiivsed sügavused, vahekaugused või ehitada asendusrajatised. Võimalusel projekteerida kaabel selliselt, et see ei jää kõvakatte alla.</p>

		<p>Projekteerimiseks taotleda Teliast tehnilised tingimused. Projekt esitada kooskõlastuseks läbi Telia ehitajate portaali https://www.telia.ee/partnerile/ehitajale-arendajale/ Sõltuvalt projektlahendusest võib Telial olla huvi võrgu parendamiseks.</p>	<p>2. Taotleda Teliast tehnilised tingimused ning esitada projekt kooskõlastamiseks.</p>
12.	<p>Tallinna Transpordiamet 16.01.2023 e-kiri</p>	<p>/.../ Aia tänaval (lõik Aia põik-Tähetorni tn) projekteerida vähemalt üks kergliiklustee Aia tn 15, 17, 19 ja Tähetorni tn 61a kinnistute poolt ja ühendada olemasoleva Tähetorni kergliiklusteega ülekäigurajaga.</p> <p>Tallinna Transpordiameti projekteerimistingimused bussipeatuse projekteerimiseks Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 11,0-14,0 asuva Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku ehitusprojekti koostamiseks.</p> <p>Arvestades perspektiivse võimaliku vajadusega integreerida Tallinna ühistranspordiliinide pikendamisega Tallinna lähialadele tuleks arvestada ühistranspordipeatuste projekteerimisel Tallinna Transpordiameti nõuetega</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Koostada liikluskorraldusskeem 1:500. 2. Ühissõidukite peatuste olemasolevad peatused ja täiendavalt rajatavad peatuste asukohad kavandada lähtudes üldisest planeerimislahendusest ja need peavad olema kooskõlas peamiste lähte- ja sihtkohtade, ülekäiguradade ja -kohtade ning kõnniteede paiknemisega. 3. Projekteerida bussi peatumine eraldi taskusse (laius vähemalt 3,25m) ja bussipeatuse ooteplatvorm sõitjate teenindamiseks ühe liigendbussiga. Peatuse sirge osa pikkus vähemalt 21m. Äärekivi kõrgus peatuse platvormi pikkuselt peab olema 12cm sõidutee pinnast. 4. Peatused varustada külgeintega ootekojaga. Ootekoda varustada püsielektrivooluga (24h-7p) ning valgustusega. Ühe ootekoja püsivoolutoide vähemalt 1F 16A. Ootekoda peab olema sõidutee äärest vähemalt 2,2m kaugusel, kergliiklustee projekteerida bussipeatuste alal ootekoja ja ootealaplatformi taha. 5. Bussipeatuse liiklusemärgi asukoht näidata ära X Y koordinaatidega. Täiendavate paigaldavate postide vältimiseks projekteerida ooteala tänavavalgustuseposti asukoht nii, et see asuks ooteplatvormil ootekoja sõidutee poolse küljega ühel joonel ja sellele oleks võimalik paigaldada ka bussipeatuse liiklusemärk (vajadusel konsoolselt) ja lugemiskõrgusele sõiduplaanide alus. 6. Tähistada ooteplatvormi sõiduteepoolne äär (sõidutee servast 0,3m kauguselt) punase ohutusjoonega. 7. Projekt esitada kooskõlastamiseks Tallinna Transpordiameti ühistranspordi ja liikluskorralduse osakonnale. 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt tehakse vastavalt määrusele, mille üheks osaks on liikluskorraldus. 2. Bussipeatuste asukohad on paika pandud koostöös kohalike omavalitsuste ja MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskusega ning need arvestavad peamiste lähte- ja sihtkohtadega ning läbikäigukohtade paiknemisega. 3. Arvestame ettepanekuga ning projekteerime põhiprojektis bussipeatused laiusega vähemalt 3,25m ja bussipeatuse ooteplatvorm sõitjate teenindamiseks ühe liigendbussiga. Peatuse sirge osa pikkus vähemalt 21m. Äärekivi kõrgus peatuse platvormi pikkuselt peab olema 12cm sõidutee pinnast. 4. Transpordiamet ei raja bussipeatustesse uusi ootekodasid sh nende varustamist püsielektrivooluga ning valgustust, soovi korral saab seda teha kohalik omavalitsus. Projektis nähakse etteootekoja alused vastavalt kehtivatele juhenditele ja normidele. 5. Arvestame ettepanekuga ning näitame bussipeatuse liiklusemärgi asukoha koordinaadid. 6. Käesoleva projekti raames ooteplatvormi sõidutee poolset äärt ei joonita, soovi korral saab seda teha huvitatud isik kooskõlastatult Transpordiametiga. 7. Esitatakse kooskõlastuseks. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekuga. Koostada liikluskorraldusskeem 1:500. 2. Arvestada ettepanekuga. Projekteerida ühissõidukite peatuste olemasolevad peatused ja täiendavalt rajatavad peatuste asukohad kooskõlas peamiste lähte- ja sihtkohtade, ülekäiguradade ja -kohtade ning kõnniteede paiknemisega. 3. Arvestada ettepanekuga. Projekteerida bussipeatused eraldi taskuna laiusega vähemalt 3,25m ja bussipeatuse ooteplatvorm sõitjate teenindamiseks ühe liigendbussiga. Peatuse sirge osa pikkus vähemalt 21m ning äärekivi kõrgus peatuse platvormi pikkuselt 12cm sõidutee pinnast. 4. Mitte arvestada ettepanekuga. Ootekodasid sh nende varustamist püsielektrivooluga ja valgustust mitte projekteerida. 5. Arvestada ettepanekuga. Bussipeatuse liiklusemärgi asukoht näidata ära X Y koordinaatidega. 6. Mitte arvestada ettepanekuga. Ooteplatvormi sõiduteepoolset äärt (sõidutee servast 0,3m kauguselt) punase ohutusjoonega mitte tähistada. 7. Arvestada ettepanekuga. Projekt esitada kooskõlastamiseks Tallinna Transpordiameti ühistranspordi ja liikluskorralduse osakonnale.

13.	I.V. Alliku küla elanik 14.12.2022 e-kiri	Elan Alliku külas ja kindlasti ei soovi siia 2+2 maanteed. Soovitan ühendada suured transiitteed Keila kaudu ja Paldiski maantee arendusele keskenduda. Kuhu ja kellele peaks allkirjastatud vastuseisu sellisele projektile saatma? Meie külas suur hulk inimesi kes sooviks oma arvamust kinnitada ametlikult.	<p>Põhjendus: Kirjale vastatud eraldi e-kirjaga 16.12.2022, millega anti teada, et vastuseis esitada aadressile tauri.vali@transpordiamet.ee. Ette antud tähtajaks antud isiku nime alt vastuskirja ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
14.	M.K. Alliku küla elanik 14.12.2022 e-kiri	<p>Olen Alliku küla elanik ja sooviksin teada mis on selle teeprojekti eesmärk. Jalakäijate tunnelid on tore ja oodatud. Mure on seoses juba suurenenud raskeveokite läbisõiduga elurajoonist ja juba tuntav liiklusrõhk. Maantee mitmerealiseks ja mitmetasapinnaliseks muutmise kutsus veel rohkem raskeveokeid seda teed läbides Tallinna ringteele suunduma. Palun muuta projekti nii et müratase oleks kontrolli all. Seega peaks olema müratõkked paigaldatud ka Veski Marketist mööduvale tee osale ja sealt edasi vähemalt kuni Laagri Kooli ristmikuni.</p> <p>Tõstataks selle teema ka Saue vallavanemaga.</p>	<p>Põhjendus: Kirjale vastatud eraldi e-kirjaga 29.12.2022 ning selgitatud projekti eesmärke ja tausta. Lisaks selgitatud, et müraleevendusmeetmeid on võimalik käesolevas projektis kavandada ainult vastavalt projekti piiridele. Kuivõrd Laagri Kooli ristmik ja sellele eelnev osa väljub projekti piiridest, ei ole käesoleva projekti mahus täiendavaid müratõkkeid ette nähtud.</p> <p>Otsus: Mitte arvestada ettepanekuga. Käesoleva projekti mahus mitte projekteerida müratõkkeid antud projektalast väljajäävale osale (Laagri Kooli ristmik ja sellele eelnev osa).</p>
15.	E.S. Alliku küla elanik 14.12.2022 e-kiri	<p>Olen Alliku küla elanik ning tahtsin küsida riigitee nr 8 projekti kohta, et kas Laagri jalakäijate tunnelit ka ei ehitada välja esimeses etapis? Lugesin, et esimeses etapis ei valmi Laagri ringteed koos viaduktiga. Samas on tunneli rajamine ülivajalik, kuna lapsed ületavad teed, kus on autodel eesõigus, tihedalt ja olen näinud pealt ülinapikaid tee ületusi nende poolt. Ilmselt käivad nad Veskimarketis poes ja seetõttu tuleb ületada ka maanteed. Või lähevad nr 27 bussi peale. Igatahes minu 7 aastane laps peab ka hakkama millalgi nr 27 bussiga koolis käima, ületades seda teed, aga ma ei ole siiani julgenud tal lasta üksi ületada seda teed.</p> <p>Siiralt loodan, et vähemalt see probleem saab lähitulevikus lahendatud.</p> <p>Muus osas olen igati projekti poolt :)</p>	<p>Põhjendus: Kirjale vastatud eraldi 27.12.2022 e-kirjaga ning täiendavalt selgitatud, et I etapis ehitatakse välja Veski Marketi juures asuv kergliiklustunnel.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
16.	V.K. Alliku küla elanik 14.12.2022 e-kiri	<p><i>Kodanik edastas projekteerimistingimuste menetluse raames oma arvamuse, mille kohaselt ei ole nõus kavandatava tee ehitusega. Konkreetseid ettepanekuid ja vastuväiteid projekteerimistingimuste eelnõu osas kiri ei sisaldanud.</i></p>	<p>Põhjendus: Kirjale vastatud eraldi 29.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud projekti eesmärke ja tausta. Lisaks selgitati, et Laagri ja Harku vaheline lõik rajatakse I etapis 1+1 sõidurajaga ning ehitatakse välja ette nähtud kergliiklustunnelid. Müraleevendusmeetmeid on võimalik projektis kavandada ainult vastavalt projekti piiridele. Kuivõrd Laagri Kooli ristmik ja sellele eelnev osa väljub juba käesoleva projekti piiridest, ei ole sinna ette nähtud käesolevas projekti mahus täiendavaid müratõkkeid.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et puudutatud isikul puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p>

			Lugeda, et puudutatud isikul puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.
17.	G.N. Alliku küla elanik 14.12.2022 e-kiri	<p>Tutvusin projekti video ja materjalidega. Metsapargi tn tulevase elanikuna huvitab projekteeritava lõigu müravall. Saadan kuvatõmmise - kas saan õigesti aru, et vall lõppeb Metsapargi 14 krundi vastas, enne Metsapargi 16? Hetkel ehitame Metsapargi 18 (märgitud kollasega) ja müra on tegelikult suur, eriti talvisel ajal. Tulevikus laienev maantee tõstab liikluskoormust veelgi.</p> <p>Kuidas on lahendatud müratõke Veski Marketist kuni Laagri kooli Möldre majani, hetkel kulgeb seal Metsapargi tee otsast paralleelselt kergliiklustee koolini. Arvestades juba väljakujunenud uut Veskimöldre elurajooni antud metsatukas, on müra ja rahulik elukeskkond kõigile olemasolevatele ja uutele elanikele kindlasti väga oluline teema.</p> 	<p>Põhjendus: Kirjale vastatud eraldi 29.12.2022 ning selgitatud, et hetkel ei ole Metsapargi 12, 14 ning 16 piirkonda müravalli ette nähtud, sest need jäävad väljapoole projektala. Asukohtades, mis jäävad juba projekti töömaast väljapoole, ei kavandata teeprojektiga müraleevendusmeetmeid. Sellised müra normtasemeid ületavad müraolukorrad leevendatakse maanteede välisõhu strateegilise mürakaardi ja selle alusel koostatava müra vähendamise tegevuskava elluviimisel.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
18.	T.V. Alliku küla elanik 15.12.2022	<p>Tutvusin veelkord Tabasalu-Juuliku ühendustee eelprojektiga. Mina vaatan teed Alliku külast, Metsavahi elamurajoonist. Seega minu tagasiside ei käi ehituse esimese etapi kohta. Jagan oma mõtteid sellele vaatamata 88-97 km kohta.</p> <p>Minu, nagu ka teiste kohalike elanike, suurim mure on seotud elukeskkonna halvenemisega. Juba praegu on Metsavahi elamurajoonis kohati väga tugev müra. Kindlasti puuduliku mürasummutuse pärast. Kunagi tutvusin selle Metsavahi arenduse projektiga ning siis arendaja siia müraprobleemi ette ei näinud. Nüüd on olukord aga palju muutunud. Kuid uue tee eelprojekti probleem lausa eskaleerub.</p> <p>Projektis läheb siinkandis maantee alt läheb Kotka kergliikluse tunnel. Miks? Ikka maantee madalamale ja jalakäijad üle silla. Vaadates joonist on näha, et uus tee asub inimeste hoovidest kohati ca meetri võrra kõrgemal.. Kui poleks tunnelit, oleks ehk seis parem? Jääb vägisi mulje, et inimesed ei loe ja tee peab saama võimas.. Lisasin kirja lõppu ühe pildi, kus on näha sellest Kotka kergliiklustee august mööduv auto. Kujutage nüüd ette kui tee on kõrgem ja poole suurem.. Ja ka siis ei ole selle koha peale mitte midagi müra ega autodest tekkiva tolmu tõkestamiseks planeeritud. Isegi vastupidi, müratõkkele on samas kohas planeeritud auk. Kuidas nii? Soovin tutvuda selle inimesega, kelle analüüsides müraprobleem ei suurene ja neid seinu pannakse siin heast tahtest. Paber kannatab vist tõesti kõike. Kui teete suurema tee ja teadlikult liiklust siia suunate, siis kindlasti probleem süveneb. Teete tee kõrgema ja laiema - süveneb probleem veelgi. Ei pea olema selles isegi eriala spetsialist.</p>	<p>Põhjendus: Kirjale vastatud eraldi 29.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud projekti tausta ja eesmärgi. Lisaks selgitatud, et eelprojekti lahendus on kogu 2+2 sõidurajaga tee lahendusele. Laagri-Harku vahel tuleb I etapis 1+1 ristlõikega sõidutee ja seetõttu selgub ka selles lõigus lõplikud välja ehitamisele kuuluvad lahendused põhiprojekti koostamise käigus. Lisaks selgitatud, et eelprojekti on ette nähtud müraleevendusmeetmed Tammelehe tee kinnistute esisele olemasolevale müravallile.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>

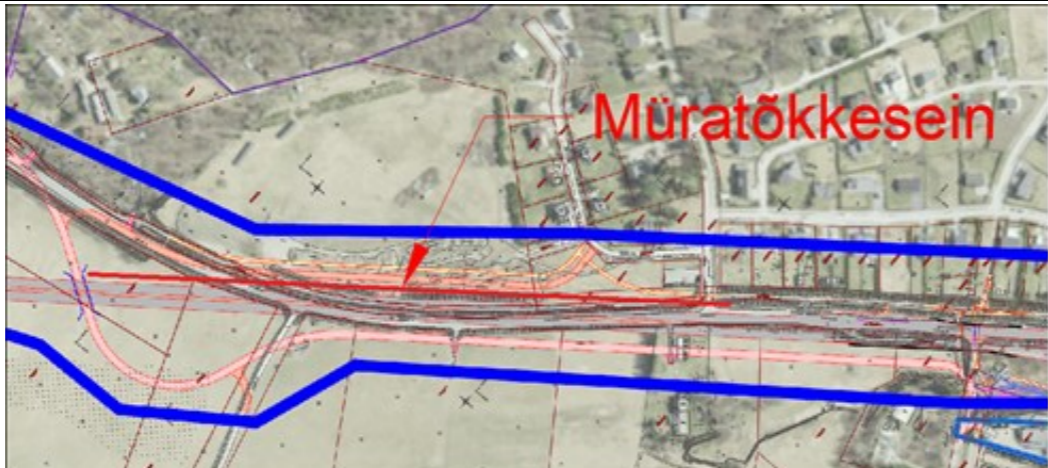
		<p>Igal juhul, ka siis kui Instituudi tee on 1+1, tuleb ehitada väga korralikud müratõkke vallid, seinad ja muu mõeldav.. ja just Metsavahi elamurajooni poole. Arvan, et ka praegu ei peaks olema seal müratõkkes auk vaid omavahel kattuvad müratõkke seinad, mille vahelt saab kergliikleja põikega läbi. See on koht, kus osadele inimestele ronib maantee otseses mõttes tahahoovi. Müra peab põrkuma siitpoolt minema. Ja seda päriselt. Kui esimene etapp saab valmis, peaks juba liiklus tihenema ja probleem süvenema. Olgem siis ettenägelikud.</p> <p>Vaatasin eelprojekti tutvustusest, kuidas lisaks eraldi räägiti Piigipuu tee äärde kavandatavast lisa müratõkkest aga terve Metsavahi on täielikult tähelepanuta jäetud. Kuigi see on koht, kuhu planeerite tagahoovi neljarealist.. Seega ma tunnen, et projektiga sõidetakse sisse ja "probleemilahedusega", õigemini silumisega tegeletakse vaid kohtades, kus keegi kõvasti hädaldab. Puudub aga reaalne soov, et tee sobituks keskkonnaga.</p> <p>Millal hakatakse tegelema teise etapi reaalse kavandamisega ja millal toimuvad arutelud? Soovin väga teada, et mis on reaalsed sammud, reaalsed plaanid. Pragu esitatu on küll selline ülejala tehtud ja siin juba elavate inimestega arvestatud ei ole.</p>	
19.	J.P. piirkonna elanik 16.12.2022 e-kiri	<p>Tabasalu suunal saavad uuendused paraku läbi kohe pärast Tallinna-Paldiski maanteed. Sealt edasi jätkub senine liiklemine mööda vana 1+1 Harku-Rannamõisa teed, mille kõrval pole isegi kergliiklusteed.</p> <p>Jalgratturina on see kõige ohtlikum lõik üldse kogu piirkonnas. Kuna see lõik on sedavõrd kitsas, intensiivse autodevoolu ja raskeveokitega siis enamus rattureid ja kergliiklejaid väldib seda lõiku. Miks sinna isegi kergliiklust ainult ühele poole ei rajata?</p>	<p>Põhjendus: Kirjale vastatud eraldi 27.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud, et Harku-Tabasalu suunal alates Vatsla teest on ette nähtud kergliiklustee valla poolt. Täpsema info saamiseks tuleks pöörduda kohaliku omavalitsuse poole.</p> <p>Esitatud seisukohad on teadmiseks võetud. Täiendavaid ettepanekuid tähtjaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
20.	R.V. piirkonna elanik 16.12.2022 e-kiri	<p>Käesolevaga esitan ekspertarvamusena Transpordiametile täiendava liiklusohutuse auditi aruande riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski kilomeetrite 11-14 Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku eelprojektile (manuses).</p> <p>Audit on koostatud lähtuvalt avalikustatud eelprojektist. https://www.transpordiamet.ee/uudised/transpordiamet-ootab-tagasisidet-tallinn-paldiski-maantee-tahetorni-harku-loigu-projektile</p> <p>Projektis on mitmeid põhimõttelisi probleeme, mis vajavad lahendamist koostöös Saue ja Harku valdadega. Praegu avalikustatud eelprojekti alusel põhiprojekti koostamine ei ole jätkusuutlik ja seetõttu teen ettepanekuid põhiprojekti projekteerimistingimuste menetlus peatada kuni ohutu eelprojekti lahenduse leidmiseni.</p> <p><i>Kirjale lisatud arvamus.</i></p>	<p>Põhjendused: Esitatud arvamuses on mitmeid ettepanekuid projektlahenduse muutmiseks. Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekuid ning selgitab järgnevalt.</p> <p>1. Puudulik funktsionaalne hierarhia: Paldiski maanteest põhja pool asuva Angerja tee juurdepääsutee lahenduse puhul on arvestatud varasemalt koostöö käigus kokkulepitud lahendustega ning arvestatud planeeringutega, mille kohaselt on ette nähtud riigiteelt 8 Tallinn-Paldiski juurdepääs Angerja teele.</p> <p>Käesoleva riigitee projekti mahus ei ole Instituudi tee ja Tähetorni tee vahelise jaotustäna täiemahuline projekteerimine. Lahendust on võimalik realiseerida soovi korral eraldiseisvalt huvitatud isikul. Projektiga on ette nähtud juurdepääsutee nendele kinnistutele, millele mahasõit riigiteelt 8 Tallinn-Paldiski suletakse. Harku vallavalitsuse ja Betooni detailplaneeringu arendajaga on kokku lepitud, et Transpordiamet projekteerib sõidutee osa vastavalt detailplaneeringule kinnistute 19801:001:3029, 19801:001:2583, 19801:001:2583 ja 19801:001:3852 omavahelise piirini. Ülejäänud osas on kinnistustisest teede projekteerimine/ehitamine arendaja ja/või valla kohustus. Läbi</p>

			<p>erinevate detailplaneeringute realiseerimise on võimalik tagada terviklik teedevõrk antud piirkonnas.</p> <p>2. Tähetorni foorristmik: Tähetorni ristmiku ümberehitus ei ole käesoleva projekti mahus ette nähtud, kuid see ei välista hilisemat täiendavat ümberehituse võimalust. Käesoleva projekti raames on foorristmiku piirkonnas kiiruseid alandatud.</p> <p>3. Angerja tunneli asukoht: Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut ning otsustas arvestada osaliselt. Kaalume täiendavate kergliiklustee ühenduste projekteerimist arvestades ohutust ja kergliiklejate teekonna lühendamise eesmärki. Riigiteelt 8 Tallinn-Paldiski mahasõitude sulgemist on võimalik kaaluda peale seda kui on välja ehitatud planeeringuala teedevõrgustik.</p> <p>4. Juuliku-Tabasalu tee projektkiirus, geomeetria ja ringristmikud: Juuliku-Tabasalu on olemuselt Tallinna ringtee puuduolev osa ning antud projektis on selle eesmärgiga võimalikult palju arvestatud. Sellest olenemata ei ole eesmärgiks kavandada I klassi maanteed, kus on suured sõidukiirused. Arvestades eelpoolmainitud aspekte ning piirkonna kitsaid olusid, ei ole Harku liiklussõlme lahendus täielikult antud funktsioonist lähtuvalt projekteeritud. Arvestatud on projektkiirusega 90 km/h ning kavandatud on ringristmikud, mis muuhulgas tagavad paremad ühendused olemasoleva teedevõrguga.</p> <p>5. Turboringristmikud Harku sõlmes: Projekteeritud turboringristmike geomeetria arvestab Angerja arendusala ühendustee ning lisaks ka veoautode mahapöörde vajadusega Angerja arendusalale. Käesolevas projektis nähakse ette liikluskorraldusvahendid (sh eelviidad), et sõidukijuhtidele oleks tagatud maksimaalselt selge ja arusaadav liikluskorralduslik lahendus.</p> <p>6. Harku sõlme rampide geomeetria: Angerja arendusala ühendus on kokku lepitud juba varasemate projektide raames ning selle lahendusega on antud projektis ka arvestatud. Lisaks on ringristmiku asukoha ja sõlme geomeetria valikul arvestatud perspektiivse Tabasalu suunalise haruga ja olemasoleva reljeefiga. Kõiki neid aspekte arvesse võttes on paika pandud ringristmikud ja sellest lähtuvalt kujundatud ka rampide geomeetria. Transpordiamet on seisukohal, et ristmiku kuju on piisavalt tajutav ja pole ohtu liigseks kiirendamiseks enne ringi. Lisaks on võimalik liikluse rahustamiseks ette näha täiendavad meetmed ja liikluskorraldusvahendid.</p> <p>7. Bussipeatused Harku sõlmes: Bussipeatuste asukohad ja neid ühendavad kergliiklejate liikumissuunad on kokku lepitud koostöös MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse, Transpordiameti ühistranspordi osakonna ja kohalike omavalitsustega ning on leitud optimaalseimad lahendused. Täiendavalt nähakse ette Tallinn-Keila suunalise Harku bussipeatuse ühendamine põhjapoolse ringristmiku osaga ja CL-KT-Rannamõisa teega.</p>
--	--	--	--


			<p>8. Vatsla tee ristmik: Arvestame esitatud ettepanekuga ning näeme ette Vatsla tee ristmiku piirkonnas ringristmiku, mille tulemusena paraneb ka bussipeatuste paigutus.</p> <p>9. Uus tänava ja Alajaama tee ühendused Harku sõlmes. Alajaama bussipeatus: Oleme seisukohal, et eelprojektis kavandatud lahendus on tehniliselt ja majanduslikult optimaalseim ning see arvestab ka Harku liiklussõlme piirkonnas olemasolevate ja perspektiivsete teedega.</p> <p>10. Nurme bussipeatus: Arvestame ettepanekuga ning näeme ette Harku suunalise bussipeatuse nihutamise Harku poole selliselt, et peatused ei jääks kohakuti ning sellega seoses vaadatakse üle kergliiklusteede lahendus antud piirkonnas.</p> <p>11. Kotka tee, Kaasiku tee ja Instituudi tee ühendus: Transpordiamet kaalus esitatud ettepanekut, kuid otsustas jääda eelprojektiga kavandatud lahenduse juurde. Kõnealuse kogujatee asukoha valikul tehti koostööd Saue vallaga ning on otsustatud, et kohalikuks jaotustänavaks jääb maantee serva kavandatud uus kogujatee. Selle pikendusena on ette nähtud Vanamänniku detailplaneeringu raames kavandatud jaotustänav (mis ei asu olemasoleva elamu arendusala vahel) ning see ühendatakse olemasoleva Laagri ristmikuga. Lisaks on ettepanekus näidatud uus Kaasiku jaotustee asukoht üldplaneeringuga määratud teekoridori piiril, mistõttu on oht, et koos teekaitsevööndiga väljub see üldplaneeringuga määratud koridorist. Eelprojektiga on kavandatud kogujatee ühepoolse maakasutusega, mis võimaldab tuleviks vältida arendajate soove mahasõidu saamiseks nn JUTA pealt. Lisaks on eelprojektiga kavandatud kogujatee lahendus maakasutuse poolest säästlikum. Samuti aitab kohalikule liiklusele mõeldud jaotusteele kavandatud kurv kiiruseid all hoida.</p> <p>12. Jaotustee ristmik Pääsukese teel: Arvestame ettepanekuga osaliselt ning näeme ette Pääsukese tee (CL- Instituudi tee ühendus) peateena. Kergliiklustee poolsust mitte muuta, sest müra seisukohast on parem viia kergliiklejad põhiteest kaugemale. Lisaks tuleb teeületus kuskil siiski ette näha, antud juhul on valitud selleks optimaalseim koht.</p> <p>13. Laagri sõlme ringristmike vertikaalplaneering: Arvestame ettepanekuga ning vaadatakse üle ringristmike vertikaalplaneering, et kavandatud sõidukiirusel oleks välistatud oht ringilt väljaviskamiseks.</p> <p>14. Tihniku tänaval puudub jalg- ja jalgrattatee: Mitte arvestada ettepanekuga, sest Tihniku tänav väljub käesoleva projekti mahtudest, soovi korral on huvitatud isikul võimalik kergliiklustee rajada. Lisame, et I etapis (1+1 sõidurajaga lahenduses) ei ole ette nähtud Laagri sõlme ehitust.</p> <p>15. Veski marketi bussipeatused vastakuti: Arvestame ettepanekuga ning kavandame bussipeatused nihutusega.</p>
--	--	--	--

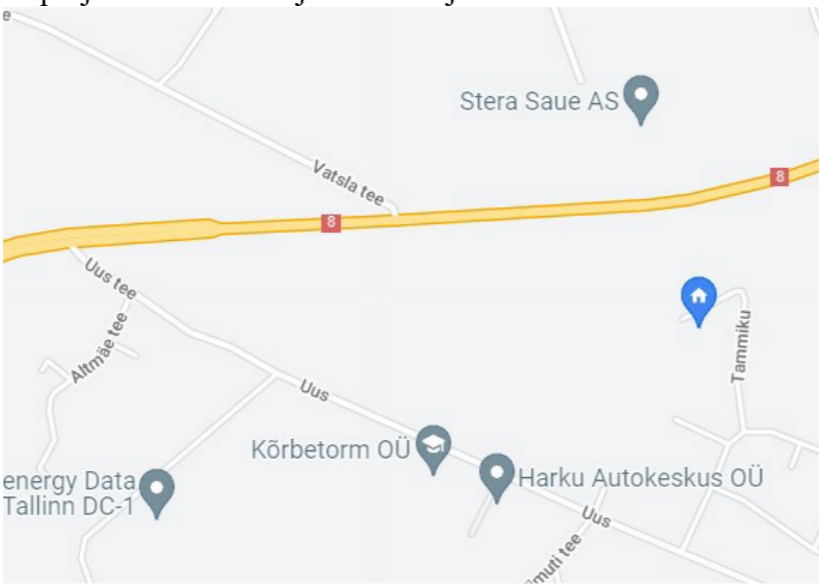
			<p>Muu tähelepanekud (<u>arvestamisele kuuluvad tähelepanekud on toodud ka otsusena, muu info võetakse teadmiseks.</u>):</p> <p>16. Rambilt mahasõit Harku sõlmes. Lahenduse koostamisel on tehtud koostööd Greenergy Data Centers OÜ-ga (GDC) ning tekkinud nende vajadusest tagada kaks ligipääsu. Projekteeritud mahasõit on avatav ainult erijuhtudel ning kasutatav vaid asjaomastele isikutele.</p> <p>17. Harku-Tabasalu tee ühendus Harku sõlmes. Antud projektis lahendatakse ajutine kokkuviiimine olemasoleva kõrvalmaanteega Vatsla tee piirkonnas. Muuhulgas on arvestatud AS Harku Karjääri kehtivate kaevanduslubadega ning varasemate kokkulepetega.</p> <p>18. Tähetorni ringristmiku Aia tn haru geomeetria. Arvestame tähelepanekuga ja korrigeerime põhiprojektis ringristmiku geomeetria.</p> <p>19. Instituudi tee ja Kaasiku tee puuduvad jalg- ja jalgrattateed. Arvestame tähelepanekuga osaliselt. Eelprojektis nähakse ette Kaasiku ja Instituudi tee äärde osaliselt kergliiklustee lõigud sh Instituudi tee viaduktile kavandatakse kergliiklustee ületus. Transpordiamet ei pea põhjendatuks antud projekti mahus kogu Kaasiku tee äärde kergliiklustee kavandamist. Soovi korral on seda võimalik teha huvitatud isikul.</p> <p>20. Bussipeatuste asukohad ja tihedus. Bussipeatuste asukohad on paika pandud koostöös kohalike omavalitsuste ja MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskusega.</p> <p>21. Laagri sõlme lähiala ja jalgteede ühendused, liiklusrõõru. Mitte arvestada tähelepanekuga. Projektlahenduse koostamise ajal on koostöös kohaliku omavalitsusega leitud, et parim lahendus antud kohas on tunnel. See arvestab rohkem kergliiklustee loomupärase kulgemisega, on funktsionaalsem ning väldib kavandamata kohtadest sooritavate teeületustega kaasnevaid uusi riske ning maantee tarastamist.</p> <p>22. Kotka läbikäigusilla (tunnel). Mitte arvestada tähelepanekuga. Pakutud lahendus on varasemalt küll kaalutud, aga kuna ei ole näha olulisi riske ja olukorra halvenemist Laagri-Harku suunal liikudes, siis ei ole pakutud lahendusega arvestatud. Lisaks tekitab see täiendavaid põimumise probleeme. Võrreldes arvamuses toodud näitega on kõnealune ala laiem ja parema nähtavusega.</p> <p>23. Metsavahi elamuala teedevõrk. Mitte arvestada tähelepanekuga. Projekteeritud lahenduse kohaselt on tagatud ühendused läbi olemasoleva teedevõrgu. Riigitee ja olemasolevate elamute vahele ei ole võimalik mahutada kogujateed, sest tegemist on kitsaste oludega, kus muuhulgas tuleb arvestada kehtivate planeeringutega ja olemasoleva situatsiooniga. Teise variandina pakutud kaugem kogujatee on võimalik realiseerida huvitatud isikul tulevikus, käesolevas riigitee projekti mahus seda ei kavandata.</p>
--	--	--	---

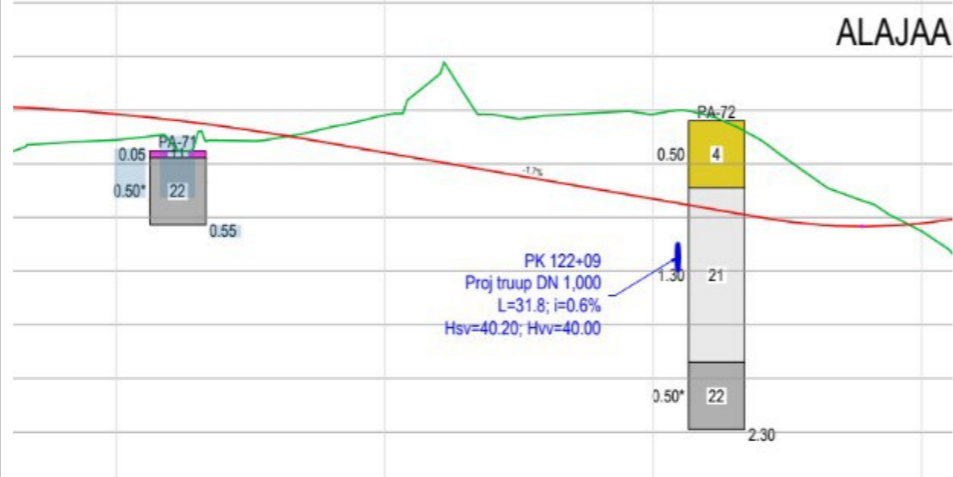
			<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga. Instituudi tee ja Tähetorni tee vahelisi puuduolevaid jaotustee lõike antud projekti mahus täiemahuliselt mitte projekteerida. 2. Tähetorni foorristmiku ümberehitamist antud projekt mahus mitte projekteerida. 3. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Põhiprojektis kaaluda täiendava kergliiklustee ühenduse projekteerimist, arvestades ohutust ja kergliiklejate teekonna lühendamise eesmärki. Angerja ja Instituudi tee mahasõite mitte sulgeda. 4. Mitte arvestada ettepanekuga. Juuliku-Tabasalu tee kavandamisel aluseks olnud parameetrid mitte muuta. 5. Mitte arvestada ettepanekuga. Turboringristmikuid Harku sõlmes mitte ümber projekteerida. 6. Mitte arvestada ettepanekuga. Harku sõlme rampide geometriat mitte ümber projekteerida. 7. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Harku sõlme bussipeatuseid mitte ümber projekteerida, kuid näha ette Tallinn-Keila suunalise Harku bussipeatuse ühendamine põhjapoolse ringristmiku osaga ja CL-KT-Rannamõisa teega. 8. Arvestada ettepanekuga. Projekteerida Vatsla tee ristmiku piirkonda ringristmik. 9. Mitte arvestada ettepanekuga. Uus tänava ja Alajaama tee piirkonnas lahendust mitte ümber projekteerida. 10. Arvestada ettepanekuga. Nihutada Harku suunalist bussipeatust Harku poole ning vaadata üle kergliiklusteede ühendused. 11. Mitte arvestada ettepanekuga. Kotka tee, Kaasiku tee ja Instituudi tee lahendust mitte ümber projekteerida. 12. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Kavandada Pääsukese tee (CL- Instituudi tee ühendus) peateena, kuid kergliiklustee poolsust mitte muuta. 13. Arvestada ettepanekuga. Vaadata üle Laagri sõlme ringristmike vertikaalplaneering, et kavandatud sõidukiirusel oleks välistatud oht ringilt väljaviskamiseks 14. Mitte arvestada ettepanekuga. Tihniku tänavale jalg- ja jalgrattateed mitte projekteerida. 15. Arvestada ettepanekuga. Projekteerida Veski Marketi bussipeatused nihutusega. 18. Arvestada tähelepanekuga. Põhiprojektis korrigeerida Tähetorni ringristmiku Aia tn haru geometriat. 19. Arvestada tähelepanekuga osaliselt. Kaasiku ja Instituudi tee äärde näha osaliselt kergliiklustee lõigud sh Instituudi tee viaduktile kergliiklustee ületus.
21.	T.K. piirkonna elanik 17.12.2022 e-kiri	Teen ettepaneku pikendada Juuliku-Tabasalu tee projektis ette nähtud müratõkke seinaga Tammetalu tee otsast(PK95+00) kuni Instituudi tee viaduktini(PK101+00). Antud müratõkke on vajalik, et vähendada liiklusrõhke Pääsukese tee, Tammetalu tee ja Instituudi tee elanikel. Juba täna on antud teelõigust tulev müra probleemiks kuna tee on tõstetud ümbritsevast maapinnast kõrgemaks ning müra levib lagedal ilma takistusteta hästi.	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kirjale vastatud eraldi 29.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud projekti eesmärgi ja tausta. Lisaks selgitatud, et müraseinte asukohtade valikul lähtutakse koostatud liiklusuuringu ning mürauuringu tulemustest, mis on koostatud vastavalt ministri määrusele.

			<p>Esitatud seisukohad on teadmiseks võetud. Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
22.	<p>Soudal AS</p> <p>19.12.2022 e-kiri</p>	<p>Seoses tagasiside sooviga Tallinn–Paldiski maantee Tähetorni–Harku lõigule. Väga tore, et see projekt ette võetakse!</p> <p>Mind huvitab kergliiklustee rajamine Harku ja Tabasalu vahele. Kas see on samuti lähiajal plaanis teha või antud projektiga kuidagi seotud?</p> <p>Vatsla külast ja selle ümbrusest on igapäevane poes käimine ja laste koolitee pigem Tabasalu suunal ja kergliiklustee olemasolu on kriitilise tähtsusega!</p>	<p>Põhijendus:</p> <p>1. Kirjale vastatud eraldi 27.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud, et Harku-Tabasalu suunal alates Vatsla teest on ette nähtud kergliiklustee valla poolt. Täpsema info saamiseks pöörduda kohaliku omavalitsuse poole.</p> <p>Esitatud seisukohad on teadmiseks võetud. Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
23.	<p>R.O. piirkonna elanik</p> <p>19.12.2022 e-kiri</p>	<p><i>Esitati küsimus, mis ei sisaldanud konkreetseid ettepanekuid ja vastuväiteid projekteerimistingimuste eelnõu osas.</i></p>	<p>Põhijendus:</p> <p>1. Kirjale vastanud eraldi 27.12 e-kirjaga. Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
24.	<p>A.K. piirkonna elanik</p> <p>12.01.2023 e-kiri</p>	<p>Praegu on eelprojekti kohaselt Nurme tee kergliiklustee viidud tunnelisse. Seega peab tõstma maapinda ja meie mürareostus kasvab. Ettepanek oleks, et Nurme tee koos kergliiklustee viidaks üle põhimaantee, mis on süvendis, tagades nii autode, kui kergliiklejate läbipääsu Nurme põigust otse Harku alevikku.</p>	<p>Põhijendus:</p> <p>1. Kirjale vastatud eraldi 13.02.2023 e-kirjaga ning selgitatud müraleevendusmeetmete leevendamise põhimõtteid. Lisaks selgitatud, et projekteerimise käigus on kaalutud erinevaid lahendusi ning kaasatud on olnud ka kohalikud omavalitsused. Majanduslikult, tehniliselt ja liiklusohutum lahendus on kui kohalik liiklus kasutab ära olemasolevat Instituudi teed ja hakkab edaspidi liikuma mööda Instituudi tee viadukti. Samuti on tee geometria ja kõrgusliku lahenduse väljatöötamisel arvestatud olemasoleva kraavituse, vete ärajuhtimise võimalustega, eesvoolude olemasoluga ning nende seisukorraga nii projektala piires kui ka kaugemal.</p> <p>Otsus:</p>

			<p>1. Mitte arvestada ettepanekuga. Nurme teed üle põhitee mitte projekteerida.</p>
25.	<p>Harku karjäär AS Harku karjäär 3 72701:001:0012 Põlma 72501:001:0592 Harku kergtee L5 72501:001:0593 11.01.2023 e-kiri</p>	<p>AS Harku Karjäär tutvus Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 11,0-14,0 asuva Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku projekti eelneva infoga ja saadetud meile Lisa 1 projekteerimistingimuste „ Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 11,0-14,0 asuva Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku ehitusprojekti koostamiseks“ eelnõuga ning edastab arvamuse.</p> <p>Saadetud joonistelt ja seletuskirjast ei selgu tee ja liiklussõlme jaoks omandatava maa suurused ja teega/liiklussõlmega seotud kaitsevööndi ulatused. Näiteks, 3.5. Asendiplaanil „piiride ettepanekud“ ei nähtu kus on kavandatava tee ja sõlme ehitusuga tee kaitsevöönd ning tundub, et osa kuuluvast AS Harku Karjäärile maast ripub „õhus“. Palume täpsemalt välja tuua vajalikud tee ja sõlme ehitamiseks maa pindalad, sh arvestada ja näidata tee kaitsevööndi ulatust. Tekib küsimus, kuidas on arvestatud tee kaitsevöönd, mis jääb maa omanikelt omandamata, kas toimub riigipoolne mingisugune kompenseerimine? Juhul, kui tee kaitsevööndi osta või kompenseerida omanikule sobiva hinnaga/tingimustel ei ole võimalik, palume projekteerimisel kohe arvestada ja anda kirjalik kooskõlastus AS Harku Karjäärile kuuluval kinnistul tee kaitsevööndis kuni 15 meetrit tee sõiduraja välimise servani maavara kaevandamiseks või muu tegevuseks, nt tööstuslike ehitiste rajamiseks. Kaevandamistegevuse lõppemisel ammendatud alad täidetakse kogu mäeeraldise ulatuses inertsete püsijäätmetega kuni kaevandamiseelse maapinna kõrguseni.</p> <p>Alternatiivina sobib kui riik saab kompenseerida AS Harku Karjäärile kinnistu Harku karjäär 3 katastritunnusega 72701:001:0012 eritasandilise ristmiku ja Harku liiklussõlme projekteerimiseks ja ehitamiseks vajaliku maa ja projekteeritava tee kaitsevööndi, mis toimuks riigile kuuluvast maaüksusest Voolu (72701:001:0112), mis asub Harku lubjakivimaardlas ning piirneb toimivate lubjakivi mäeeraldistega. Samaaegselt AS Harku Karjäär soovib saada Transpordiametilt kirjalikud kooskõlastused keskkonnalubade taotluste menetlustes lubjakivi kaevandamiseks tee kaitsevööndis kuni 15 meetrit tee sõiduraja välimise servani.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Täpne maade vajadus selgub peale projekteerimistingimuste andmist ja vastavalt sellele korrigeeritud lõpliku eelprojekti valmimist. Teekaitsevööndi ulatuses maad ei võõrandata ja ei kompenseerita.</p> <p>Antud projekti raames ei saa anda kooskõlastusi teekaitsevööndi vähendamiseks, need kokkulepped tuleb sõlmida eraldiseisvalt. Käesoleval hetkel on käimas projekteerimistingimuste menetlus, kus selgitatakse välja asjaomaste asutuste ja isikute seisukohad projektlahenduse osas, kuid selle raames ei saa anda luba teekaitsevööndi (mis tekib peale tee valmimist) vähendamiseks.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Mitte arvestada ettepanekuga. Mitte lubada teekaitsevööndi vähendamist antud menetluse ja projektlahenduse koostamise raames.</p>
26.	<p>A.L. piirkonna elanik 11.01.2023 e-kiri</p>	<p>Transpordiamet on teinud suure töö ära ja üritab parandada Tabasalu Laagri vahelist ühendust, mille üle on väga hea meel.</p> <p>Olles Harku küla elanik aadressiga Põllu 4. on mul põhiliseks probleemiks uue tee ehitusega Põllu ja Rukilille tänavate mürareostuse kasv. Kuna antud tee hakkab kulgema halvimal juhul 100m kaugusel elamutset ja tee ning majade vahele ei jää mingisugust müratõket.</p> <p>Seega oleks ettepanek viia Harku küla Rukilille ja Põllu tänava lähistel kulgev tee kas süvendisse või tekitada tee ja elamute vahele müratõkke.</p> <p>Loodan et minu ettepanekust on kasu ja seda rakendatakse elanike elukvaliteedi säilimiseks.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Vastatud eraldi 13.02 e-kirjaga ning selgitatud teede kõrguslikku lahendust. Lisaks selgitatud, et müraseinte asukohtade valikul lähtutakse mürauuringu tulemustest, mis on koostatud vastavalt ministri määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise määramise ja hindamise meetodid“ järgi. Piirnorme ületavates kohtades rajatakse müratõkked eluhoonele kasutusluba omavatele hoonetele, mille kontroll toimub Ehitisregistri alusel. Asukohtades, mis jäävad juba projekti töömaast väljapoole, ei kavandata teeprojektiga müraleevendusmeetmeid. Sellised müra normtasemeid ületavad müraolukorrad leevendatakse maanteede välisõhu strateegilise mürakaardi ja selle alusel koostatava müra vähendamise tegevuskava elluviimisel. Antud piirkonnas ei ole eelprojektiga ette nähtud müraleevendusmeetmeid.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Mitte arvestada ettepanekuga. Rukilille ja Põllu tänava lähistel kulgevat teed süvendisse mitte projekteerida. Projekteerimisel sh kõrgusliku lahenduse ja piki profiili kujundamisel arvestada kogu ülejäänud lõigu tervikliku lahendusega. Teostatud uuringute kohaselt müratõket ette nähtud ei ole ja mitte rajada.</p>

<p>27.</p>	<p>M.M. piirkonna elanik 10.01.2023 e-kiri</p>	<p>/.../ kirjutan teile seoses Tallinn–Paldiski maantee Tähetorni–Harku lõigu projektiga. Elan Veskiõja 1 ridaelamus (Veski Marketi vastas), ridaelamu krundi piirist on alla 60m olemasoleva maanteeni. See tähendab, et planeeritav tee mõjutab oluliselt minu ja teiste naabrite ning naabruskonnas elavate perede elukvaliteeti.</p>  <p>Teil on plaan rajada ridamaja kõrvale (läbi Veskimõldre elamurajoonide) väga suure liiklustihedusega (hinnanguliselt 16 000 sõidukit ööpäevas) 2+2 maantee piirkiirusega 90km/h. Hetkel on piirkiirus antud teelõigul 50km/h, kuid ometi on antud piirkiiruse juures juba tänasel päeval kuulda teelt tulevat liiklusrüüri (ei aita ka müravall, mis lõppeb krundi piiri juures). Samuti on ventilatsiooni õhufiltrit vahetades koheselt aru saada, et elan tee ääres, sest tolmu on nii filtrites kui ka eluruumides äärmiselt palju. Minu küsimused teile: Kas te olete mõõtnud mürataseme olemasoleva 50km/h piirkiirusega tee ääres, kui jah siis kui suur see on? Millised on mürataseme normid (te mainisite, et uue tee ehitamisel ei ületa müratasemeid norme)? Milline on olemasoleva 11420 maantee liiklustihedus? Uue projektiga suureneb oluliselt tee liiklustihedus, samuti suureneb oluliselt piirkiirus (50km/h -> 90 km/h), see tähendab, et hinnanguline mürataseme suureneb oluliselt. Tuleb leida lahendus mis maksimaalselt vähendab müra jäädes tänasest müratasemest väiksemaks. Kergliiklustunneli rajamisega kaasnev peatee tõstmine ning sellele vastavalt ka müravalli tõstmine ei soodusta müra vähendamist. Soovitame planeerijatel leida muu lahendus, näiteks kergliiklustunnel, asukohaga planeeritavale autosillale Metsapargi/Kesalille ja Tihniku/Instituudi vahele. Selline asukoht on palju loogilisem, kuna võimaldab otseühenduse Lumekannikese kergliiklustee ja Tuulemuru vahel ning toob seeläbi suuremale hulgale piirkonna elanikele kasu. Kuid kõige tähtsam on, et sild muudab tee võimalikult madala taseme hoidmise lihtsamaks. Meie andmetel ei takista miski tee langetamist praegusest madalamale tasemele ning seda tuleb ilmtingimata suure mürataseme tõttu teha. Praegune kontseptsioon muudab Veskimõldre elanike elukvaliteeti oluliselt halvemaks ning sellega elanikud rahul ei ole ning kindlasti astume samme selle vastu. Jään ootama teie tagasisidet.</p>	<p>Põhjendus: 1. Vastatud eraldi 09.02.2023 e-kirjaga ning muuhulgas selgitatud müraga seonduvaid teemasid. Selgitatud, et projektlahenduse koostamise ajal (kuhu olid kaasatud kohalikud omavalitsused) on leitud, et tunnel antud asukohas arvestab kergliikluse loomupärase kulgemisega, funktsionaalsem ning väldib kavandamata kohtadest sooritavate teeületustega kaasnevat ohutusriske.</p> <p>Otsus: 1. Mitte arvestada ettepanekuga. Kergliiklustunneli asemele mitte projekteerida.</p>
<p>28.</p>	<p>A.H. piirkonna elanik 03.01.2023 e-kiri</p>	<p>Jään pisut arusaamatuks, millist ülesannet te oma projektiga lahendate. Õigem oleks öelda, et ta küll eksisteerib, kuid on väga lokaalne ja tekitab ridamisi uusi ja keerulisemaid ülesandeid. Kas oleks väga palju tahta, kui võiks seda probleemide pundart vaadelda laiemalt ja kuidagi kompleksemalt. Pealegi on lahendus kuidagi vildakas, mis tekitab teisi probleeme kuhjaga juurde. Jään vaid lootma, et Saue vald ütleks otsustava „ei“ enda poolt. Projektis on Instituudi tee ja tee nr.8 (Tallinn –Paldiski mnt) ristmiku läbilaskvuse suurendamine lahendatud ristmiku nihutamisega Keila poole. Sisuliselt jäetakse vana ristmik vaid Harku alevi elanikele Tallinna suundumiseks, aga nende tagasi pöördumine ei huvita enam suurt kedagi. See saavutatakse vasakpöörde likvideerimisega. Põhiline probleem siin, aga on selles, et Tähetorni tänavast edasi on tee 1+1 sõidurajaga ning Haabersti ja Harku järve vahel olev teelõik on ikka suurepäraseks pudelikaelaks. See teid kahtlema ei huvita, sest teie ülesanne oli Tähetorni tänavani. Teine ja suurem probleem on , et te jagate Veskimarketist kuni uue ristmikuni mineva teega pooleks Alliku küla. Sisuliselt ei ühendaks kahte poolt midagi peale kergliiklustee. Pealegi paarsada meetrit Tallinn -Pärnu mnt. poole jääb kool, mis saab peagi veel ka laienduse, aga ka see ei huvita teid , kuna teie vaatate lõiku vaid Veskimarketini. Metsavahi elamurajoonist on praeguses lahenduses 2 väljasõitu Instituudi teele, siis teie projekti järgi pole ühtegi. Põnev oleks teada, kustkaudu nemad rajatavale teele pääsevad? Huvitav oleks</p>	<p>Põhjendus: 1. Kirjale vastatud eraldi 17.01.2023 e-kirjaga ning selgitatud projekti eesmärki ja tausta. Lisaks selgitatud, et alates Tähetorni tänavast hakkab Tallinna linna territoorium ning ka seal on projekteerimisel 2+2 lahendus.</p> <p>Esitatud seisukohad on teadmiseks võetud. Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus: 1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>

		<p>muidugi teada, kas selline lahendus jääb ka 1+1 sõiduraja korral? Kohalikele elanikele võiks ka pisut mõelda ja mitte näha igal pool meeletute liiklusvoogude läbimist. Pealegi peaks teede võrgu korrastamisest abi olema just neil ning valitud lahendused ei tohiks vähemalt muuta olukorda halvemaks. Vastasel juhul jääbki arusaamatuks, et kelle jaoks me seda kõike teeme. Teie poolt loodavates jalakäijate tunnelid on suvel kahtlema ilusad ja toredad ning nüüd kanduge korraks talve ja jõuate reaalsusesse. Huvitav kas enamus projekteerijaid läbivad oma koolitee Floridas või Austraalias. Praegune ajamoment peaks olema igati sobilik meie kliimaatiliste tingimustega tutvumisel.</p> <p>Projekt meenutab pigem eraldiseisvat objekti, millel pole tegelike vajadustega mingit seost. Jääb ka arusaamatuks kellele seda vaja on. Võiks öelda, et kohalik „Rail Baltica“, mida on vaja ei tea kellele ja ei tea milleks. Mingit olulist liiklusprobleemi selline lahendus küll ei lahenda, pigem tekitab kuhjaga uusi.</p>	
29.	<p>M.O. piirkonna elanik</p> <p>11.01.2023 e-kiri</p>	<p>Kuna ootate tagasisidet Tallinn–Paldiski maantee Tähetorni–Harku lõigu projektile, siis mul on tekkinud seda vaadates terve rida küsimusi.</p> <p>Nimelt on tegemist Tallinna piiril asuva elurajooniga, mis on tuntud kui rahulik ja vaikne lastega peredele sobiliku piirkonnaga ja just seetõttu on paljud pered kolunud kärarikastest piirkondadest sinna elama. Seda eelprojekti tutvustust vaadates tundub, et Transpordiamet plaanib kahte vaikset ja rahulikku, lastesõbralikku elamurajooni (Veskimõdre I ja Veskimõdre II) läbilõikavat neljarealist maanteed asukohas, kus täna on liiklus suhteliselt väike.</p> <p>Esimene küsimus tekitab koheselt, millised on sellel planeeritaval teelõigul piirkiirused, kas need jäävad 50km/h juurde või soovitakse teha keset rahulikku eramajade piirkonda maantee, millest ei ole kindlasti ükski Laagri või Alliku küla elanik huvitatud.</p> <p>Saan suurepäraselt aru Paldiski mnt laiendamise vajalikkusest, sest sealne liiklus on väga suur, saan aru ka vajalikkusest lahendada Instituudi tee ja Paldiski mnt ristmik mitmetasandiliseks, et Tallinna ringteelt Tabasallu või Haaberstisse suunduvatel sõidukitel ei tekiks pudelikaela, aga planeerida sinna rahulikku ja lastesõbralikku pigem tervislikke eluviise toetavate inimeste seas hinnatud piirkonda Tallinn-Tartu mnt mastaabis teed, mis paratamatult kutsuvad üles jalgrataste ja ühistranspordiga liiklevaid inimesi ostma endale autod, rääkimata selle piirkonna liiklusrõõru tõusust ja paljust muust, on kohalike elanike jaoks vastuvõetamatu.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Vastatud eraldi 13.02.2023 e-kirjaga ning muuhulgas selgitatud, et kõnealune projekt arvestab üldplaneeringusse kantud trassikoridoriga. Projektkiirused riigiteel 8 Tallinn-Paldiski on 100 km/h ja Juuliku-Tabasalu trassil 90 km/h. Reaalsed kehtestatavad piirkiirused Laagri-Harku vahelisel lõigul selguvad põhiprojekti koostamise käigus</p> <p>Esitatud seisukohad on teadmiseks võetud. Täiendavaid ettepanekuid tähtjaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
30.	<p>K.O. piirkonna elanik</p> <p>11.01.2023 e-kiri</p>	<p>Elan Tammiku tn 1 aadressil. Täna juba kostub põhja tuule korral, eriti talvisel ajal kui minu ja maantee vahel olev pajuvõsa pole lehes otse tupp. 18. märts 2021 kirjutasin antud murega J. T. kelle kontakt oli toona eelprojekti koostamise juures. Kas ja millal on teostatud antud kinnistu juures eriti talvisel ajal mürauringuid?</p>  <p>Samamoodi, esialgne projekt nägi ette kogu Laagri – Tabasalu suuna viimise tunnelisse. Nüüd tõstetakse see üle olemasoleva Paldiski maantee, mis toob ka müra ja valgusreostust lääne suunal. Miks on projekteeritud projekt kohalike olemasolevate elanike elu kvaliteedi langetamisele selle asemel, et hoida ja väärtustada seda. Eriti võttes arvesse, et tabasalu suunal langeb loomulik pinnas.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Vastatud eraldi 13.02.2023 e-kirjaga ning muuhulgas selgitatud mürauringu meetodikat.</p> <p>Samuti esitati vastuskirjas põhjendused, mille alusel tehti valik tee geomeetria ja kõrgusliku lahenduse osas ning miks ei kavandatud Juuliku-Tabasalu teed süvendisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Olemasolev kraavitus, vete ärajuhtimine, eesvoolude olemasolu, seisukord nii projektala piirides kui ka kaugemal. Projekteeritud lahendus võimaldab sademevett ära juhtida valdavalt olemasoleva Paldiski mnt kõrguselt. Vastupidisel juhul oleks Paldiski maantee tõus ca 7 m. - Riigitee 8 Tallinn-Paldiski maantee üleviimine Juuliku-Tabasalu trassist tõstaks ligemale kolm korda suurema liikluskõrgusega maantee müra taset märgatavalt kaugemale. Paldiski maanteel on projektkiirus 100km/h ja Harku sõlmes Juuliku-Tabasalu trassil 90 km/h, mistõttu on ka liiklusrõõrust tekkivad häiringud käesolevas lahenduses märgatavalt väiksemad. Oluline on ka märkida, et reaalsed sõidukiirused Paldiski maanteel jäävad 100 km/h ulatusse, Juuliku-Tabasalu puhul on liikluskõrgus Harku liiklussõlmes märgatavalt aeglasem, kohati 30-60 km/h seoses ringristmike ja viadukti ületusega. - Vastupidise lahenduse korral tekib olukord kus suurema kiirusega põhiteelt siirdumine madalama kiirusega kõrvalteele



Oskaksite valgustada miks ei ole Harku vallavalitsusega läbi räägitud tulevane Harku Alevikku suubuv põhi tee? Projekti järgi puudub teenindaval transpordil korralik ligipääs edaspidi Alevikku. Võttes arvesse, et uuel tänaval on kaitsealune tammele alee mida kaudu suuremad masinad ei saa sõita.

Laagrist suubub tee läbi elamukvartali mis samamoodi ei ole pikaajaliselt jätkusuutlik. Harku Vallavalitsuse tänane plaan on suunata põhi teeks Aia tänav ja Pikk tänav mis on kitsad kohalikud teed. Pika tänava äärde jääb Harku lasteaed, Aia tänaval asub Harku sotsiaalkeskus. Samamoodi antud regiooni on planeerimisel algkool. Liiklusohutuse seisukohast on tegemist väga halva lahendusega. (Vallavalitsuse poolt planeeritav peatee, Harku raamatukoguga samas hoones asub lasteaed)



Ainus optimaalne ligipääsu tee jääks tähetorni tee kaudu ja hetkel veel välja arendamata menetluses olevate detailplaneeringute kaudu. Kuid vallavalitsus millegipärast seda optsiooni iseseisvalt ei ole kaalunud, kuigi antud arenduste juurde on planeeritud ka tankla, kuid teed projekteeritud kohalike teedena. Antud marsuut tähistatud punasega

hakkab olema nõ määst alla ja sel juhul on tegemist liiklusohutuse olukorraga.

- Vastupidise lahenduse korral JUTA süvend suureneb olulisel määral lõuna pool, mis on vibratsioonitundlik piirkond. Lisaks paiknevad seal bussipeated, rambid, mahapöörded ning jalg- ja jalgrattateede ühendused, mis tooks kaasa väga ulatusliku süvendi. Lisaks asub piirkond kaitsmata põhjaveega piirkonnas.

- Vastupidises lahenduses tekib konflikt teetrassi ja olemasolevate tänavatega ning Harku-Veskimetsa kõrgepingeliinide ja mastide asukohtadega.

2. Täiendavalt selgitatud, et projekti koostamise aluseks on varasemalt koostatud projektid ja planeeringud sh üldplaneeringutesse kantud Juuliku-Tabasalu ühendustee ja Harku sõlme lahendus ning projektlahenduse valmimisse olid kaasatud kohalikud omavalitsused. Koostööd tehakse ka erinevate tänasel päeval töös olevate planeeringute koostajatega ja nendel töös olevate projektidega.

Otsus:

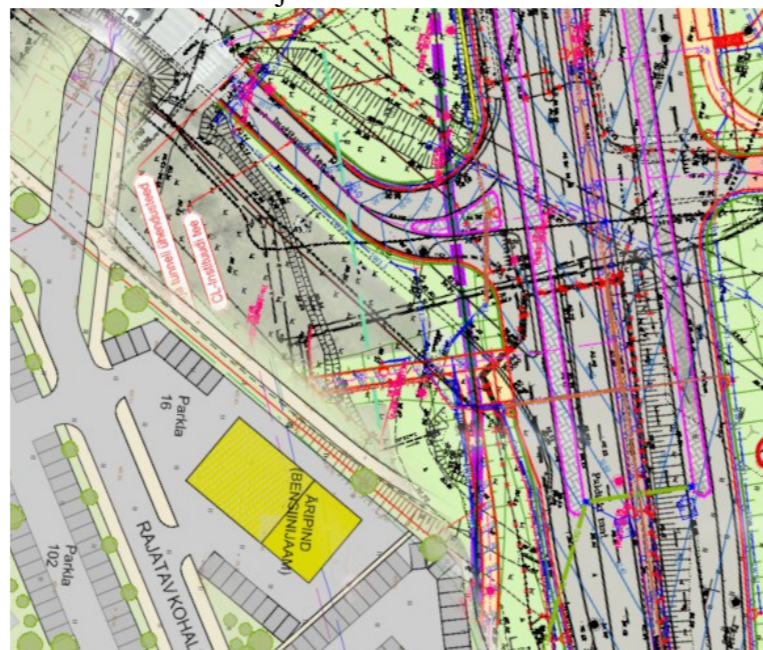
1. Mitte arvestada ettepanekuga. Juuliku-Tabasalu trassi Paldiski maantee alt läbi mitte projekteerida.
2. Mitte arvestada ettepanekuga. Käesolevas projektis Instituudi tee ja Tähetorni tee vahelist jaotustänavat täiemahuliselt mitte projekteerida.



Oskate valgustada kui suur osa antud metsatukast projekti raames maha raiutakse? Kuna see otseselt mõjutab tuule mõju elupaigale ja kinnistule tervikuna.



Planeeritava bensiinijaama asukoht:



Suured tänud kui oskate küsimustele vastata ja ka kohaliku Aleviku elu ja selle kvaliteedi peale mõelda.

31. AS Kovek

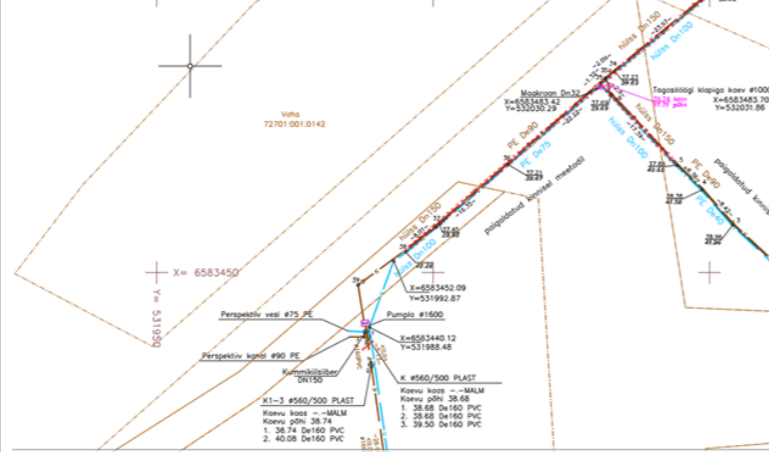
/.../

Põhjendus:

17.01.2023 e-kiri

Projektialal paiknevad AS Kovek teenindatavad ühisveevarustuse ja -kanalisatsioonitorustikud järgmistel kinnistutel Saue ja Harku vallas (vt tabel): /lisatud tabel kinnistutest/

Vajalik on projekteerimis- ja ehitustööde käigus korda seada servituudi seadmine kollasega markeeritud kinnistutel, kus mäрге, et servituuti pole seatud (kokku 14 kinnistut). Lisaks anname teada, et Altmäe tn kinnistute tarvis on välja ehitatud ühisvee- ja -kanalisatsioonitorustiku otsad Alajaama tn 1 kinnistule (vt väljavõtte teostusjoonisest järgnevalt).



Tulevikus kinnistuid teenindava torustiku asukoht näidatud skeemil ja tabelis rohelisega.

Ala hõlmab järgmiste kinnistute varustust ühisveevarustuse ja -kanalisatsiooniga:

- (72701:001:0076) Altmäe tee 1,
- (72701:001:0770) Altmäe tee 3 // Tiigi,
- (72701:001:0601) Altmäe tee 5,
- (72601:001:0288) Altmäe tee L1,
- (72701:001:0064) Altmäe tee 8,
- (72701:001:0790) Altmäe tee 6,
- (72701:001:0052) Paldiski mnt 303,
- (72701:001:1231) Paldiski mnt 305

Ala kuulub Tallinna ja lähiümbruse reoveekogumisala (RKA0370010) piiresse. Tänapäevase seisuga pole seal aga erilist huvi üles näidatud liitumiseks. Seega huvi korral tekib olukord, kus rajatud tee tuleb uuesti taastada.

Juurde lisatud väljavõtte esitatud projektlahendusest.



Transpordiamet ei võta enda kohustuseks käesoleva projekti käigus olemasolevate ühisveevarustuse ja -kanalisatsioonitorustike seadustamist.

Projektis näidatakse olemasolevad ühisveevarustuse ja -kanalisatsioonitorustikud ning nendega arvestatakse projekti koostamisel.

Otsus:

Mitte arvestada seisukohaga- käesoleva projekti käigus olemasolevate ühisveevarustuse ja -kanalisatsioonitorustike seadustamist mitte kavandada.

1. Arvestada seisukohaga. Projektialal asuvad siibrid ja maakraanide spindli pikendused on kaetud malmist kapedega, kaevuluugid malmist kaevukaantega ning nende tõstmine (või langetamine) planeeritava katte või haljastuse kõrgusele tuleb näha ette projekti mahus. Ehitustööde teostaja peab arvestama ümberehitusest tulenevate kulutustega.

2. Arvestada seisukohaga. Projektialale jäävad torustikud tuleb kaitsta.

3. Arvestada seisukohaga. Torud, millede kaitsmine projektialal pole võimalik, projekteerida uued ning kooskõlastamisel näidata koos asjakohaste sõlmedega.

4. Arvestada seisukohaga. Projekt peab vastama kehtivatele õigusaktidele.

5. Arvestada seisukohaga. Sademevett olemasolevasse fekaalkanaliseerimise juhtida ei ole lubatud.

6. Arvestada seisukohaga. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Olemasoleva torustiku või sulgearmatuuri kahjustamisel tuleb sellest koheselt informeerida AS-i Kovek ja välja kutsuda tema esindaja avariilukorra operatiivseks lahendamiseks. Võimalikud avariivõi parandustöödega seotud kulutused kannab ehituse Peatöövõtja.

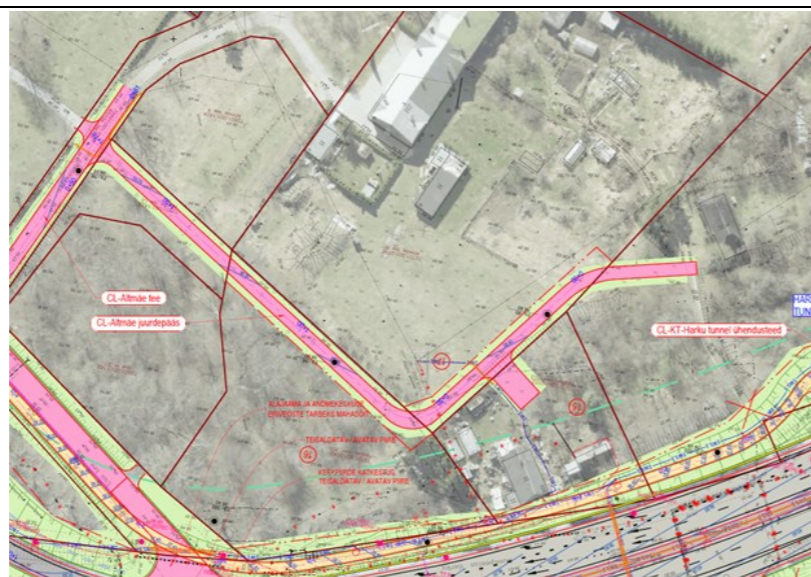
7. Arvestada seisukohaga. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Avariivõi parandustööd tuleb teostada tehnilise järelevalve kontrolli all ja AS Kovek esindaja juuresolekul.

9. Arvestada seisukohaga. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Kaevetöid tuleb teostada nii, et ei tekiks olemasolevate vee- ja kanalisatsioonitorustike vajumisi, nihkumisi jne. Kaevikute seinad tuleb toetada.

10. Arvestada seisukohaga osaliselt. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Olemasolev ühisveevarustuse ja -kanalisatsiooni torustik peab toimima häireteta kogu ehituse vältel. Kui see osutub lühiajaliselt võimatuks tuleb erinevus kooskõlastada Aktsiaseltsiga Kovek.

12. Arvestada seisukohaga. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Tööde teostamisel lähtuda Majandus- ja taristuministri määrus nr 73 “Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded”.

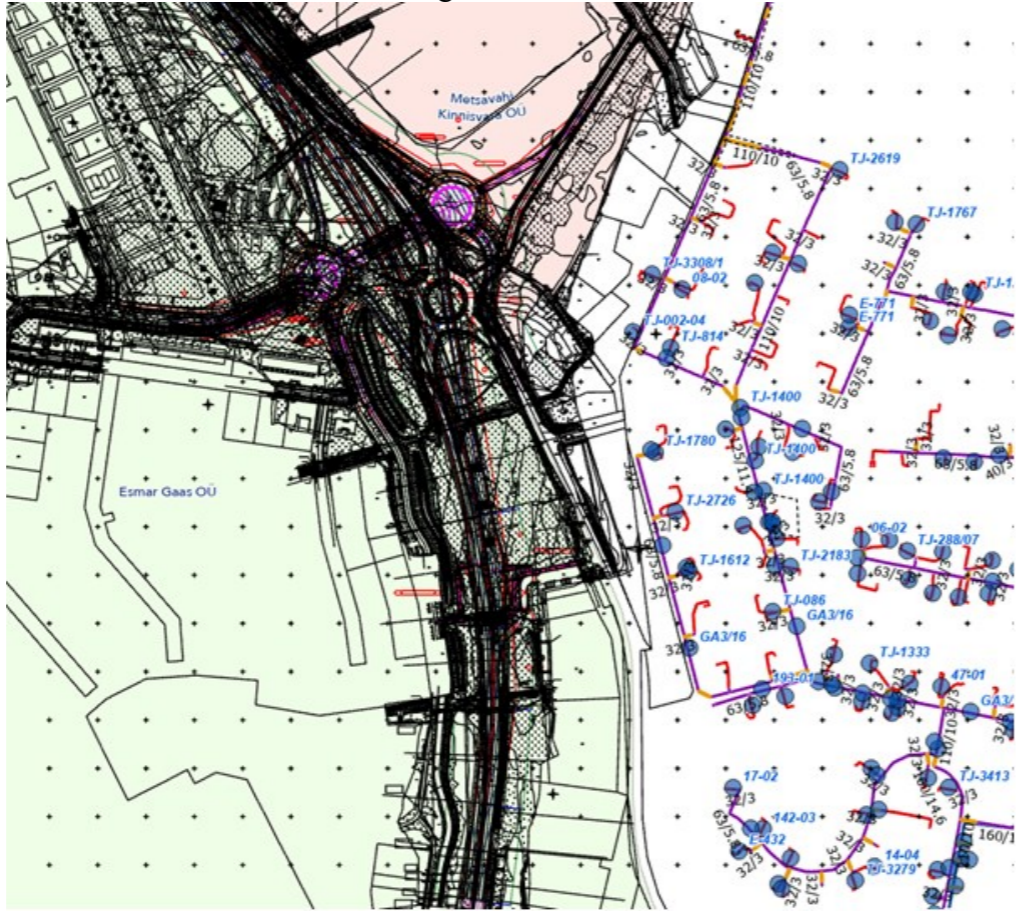
13. Arvestada seisukohaga. Seisukoht käsitleb osaliselt ehitustegevust. Ehituse käigus tagada vee- ja kanalisatsioonitorustike



AS Kovek seisukohad esitatud dokumentide kooskõlastamisel

1. Projekti alal paigaldatud siibrite ja maakraanid spindli pikendused on kaetud malmist kapedega, kaevuluigid malmist kaevukaantega, milliste tõstmine (või langetamine) planeeritava katte või haljastuse kõrgusele näha ette projekti mahus. Tööde teostaja peab arvestama ümberehitusest tulenevate kulutustega.
2. Projektialale jäävad torustikud tuleb kaitsta.
3. Torud, millede kaitsmine pole võimalik, projekteerida / rajada uued. Need näidata kooskõlastamisel koos asjakohaste sõlmedega.
4. Projekt peab vastama kehtivatele õigusaktidele.
5. Sademevee juhtimine olemasolevasse fekaalkanaliseerimisele ei ole lubatud.
6. Olemasoleva torustiku või sulgearmatuuri kahjustamisel tuleb sellest koheselt informeerida AS-i Kovek ja välja kutsuda tema esindaja avariilukorra operatiivseks lahendamiseks. Võimalikud avarii-parandustöödega seotud kulutused kannab ehituse Peatöövõtja.
7. Avarii-parandustööd tuleb teostada tehnilise järelevalve kontrolli all ja AS Kovek esindaja juuresolekul.
9. Kaevetöid tuleb teostada nii, et ei tekiks olemasolevate vee- ja kanalisatsioonitorustike vajumisi, nihkumisi jne. Kaevikute seinad tuleb toetada.
10. Olemasolev ühisveevarustuse ja -kanalisatsiooni torustik peab toimima häireteta kogu ehituse vältel.
12. Tööde teostamisel lähtuda Majandus- ja taristuministri määrus nr 73 “Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded”.
13. Ehituse käigus tagada vee- ja kanalisatsioonitorustike ja kaevude säilitamine. Ristumisel VK-torustikega pidada kinni normidekohastest vahekaugustest- 0,3m.
14. Vee- ja kanalisatsioonitorustiku kaitsevööndis teostada tööd käsitsi.
15. Kohtades, kus kaabel rajatakse kinnisel meetodil, täpsustada enne rajamist ristuva vee- ka kanalisatsioonitorustiku (VK-torustik) kõrgusmärgid koos vee-ettevõtjaga. Nende kohtade ülevaatamine nädal enne tööde algust objektil.
16. Tööde teostamine ühisveevarustuse ja -kanalisatsioonitorustike kaitsevööndis ainult AS Kovek tööajal so E-R kell 8:00 – 16:30.
17. Olemasoleva VK-torustiku kahjustamisel tuleb sellest koheselt informeerida AS Kovek-it ja välja kutsuda tema esindaja avariilukorra operatiivseks lahendamiseks. Võimalikud avarii-parandustöödega seotud kulutused kannab ehituse Peatöövõtja.
18. Enne tööde teostamist VK-torustike kaitsevööndis teavitada ehitustöödest AS-I Kovek. Teave telefonil: 679 6757, 5 666 7796, info@kovek.ee
19. Enne kaevikute tagasitaitmist, vähemalt 5 tööpäeva varem kokkulepitud ajal, kutsuda kohale AS Kovek esindaja (tel. +372 679 6757).

- ja kaevude säilitamine. Ristumisel VK-torustikega pidada kinni normidekohastest vahekaugustest (0,3m).
14. Seisukohaga mitte arvestada. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Vee- ja kanalisatsioonitorustiku kaitsevööndis teostada tööd ohutult.
 15. Seisukoht võtta teadmiseks. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Kohtades, kus kaabel rajatakse kinnisel meetodil, tuleb täpsustada enne rajamist ristuva vee- ka kanalisatsioonitorustiku (VK-torustik) kõrgusmärgid koos vee-ettevõtjaga. Nende kohtade ülevaatamine teostada nädal enne tööde algust objektil.
 16. Seisukohaga mitte arvestada. Seisukoht käsitleb ehitustegevust.
 17. Arvestada seisukohaga. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Olemasoleva VK-torustiku kahjustamisel tuleb sellest koheselt informeerida AS Kovek-it ja välja kutsuda tema esindaja avariilukorra operatiivseks lahendamiseks. Võimalikud avarii- või parandustöödega seotud kulutused kannab ehituse Peatöövõtja.
 18. Arvestada seisukohaga. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Enne tööde teostamist VK-torustike kaitsevööndis teavitada ehitustöödest AS-I Kovek. Teave telefonil: 679 6757, 5 666 7796, info@kovek.ee.
 19. Arvestada seisukohaga. Seisukoht käsitleb ehitustegevust. Enne kaevikute tagasitaitmist, vähemalt 5 tööpäeva varem kokkulepitud ajal kutsuda kohale AS Kovek esindaja (tel. +372 679 6757).


		Kui on vajalik, et selle meili sisu saab edastatud AS Kovek poolt ametliku kirjana, siis palun sellest teavitada. Selle vormistamiseks palun pikendamist 1 nädal kuni 24.01.2023.	
32.	AS Gaasivõrk 16.01.2023 e-kiri	<p>Kontrollisime täpsemalt uuesti üle projekti ala ulatuse ja meie olemasoleva gaasipaigaldiste asukoha. Selgus, et siiski jääb AS-le Gaasivõrk kuuluvad gaasipaigaldised napilt välja teie poolt esitatud projektalast. Allolevalt jooniselt näeb, kus AS-le Gaasivõrk kuuluvad gaasipaigaldised asuvad seoses antud projektiga. Lähiaadressiks on Pilliroo tn, Laagri alevik, Saue vald.</p>  <p>Vabandust tekitatud segaduse pärast.</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Lugeda, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.
33.	Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet 27.01.2023 e-kiri	<p>/.../ Amet on sõlminud Roadplan OÜ projekteerimise töövõtulepingu nr 1310201/TKA660 Paldiski mnt (Paldiski mnt 116a – linna piir) rekonstrueerimise põhiprojekti koostamiseks. Käesolevaks ajaks ei ole selgunud projekteeritava maanteelõigu täpne liikluskorraldus põhimõtte. Palume Transpordiametil Juuliku- Tabasalu ühendustee lõigu projekteerimisel arvestada võimalusega, et alates linnapiirist suunal linna sissesõit kavandatakse sõidutee lahendus: eraldi sõidurada ühistranspordile ning üks sõidurada teistele sõidukitele. Linnast väljuval lõigul on kavandatud 2 sõidurada, kus liikleavad koos ühistransport jt sõidukid.</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Arvestada ettepanekuga. Transpordiameti poolse projekterijal teha koostööd Tallinna linna poolse projekterijaga, lahendada sujuvalt järgneva lõigu (Tallinna linna) projektiga kokkuviimine.
34.	Utilitas Tallinna Elektriijaam OÜ	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
35.	Elektrilevi OÜ	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p>

			<p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
36.	Elering AS	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
37.	Enefit Connect OÜ	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
38.	Tele2 Eesti AS	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
39.	Riigi Infokommunikatsiooni SA	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
40.	Tallinna Linnavalitsus	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
41.	AS M.V Wool	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
42.	Harju Elekter AS	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
43.	Riigimetsa Majandamise Keskus	-	<p>Põhjendus: *Vt märkus.</p> <p>Otsus:</p>

			Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
44.	Adven Eesti AS	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
45.	MCF Group Estonia OÜ	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
46.	Veski Market OÜ	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
47.	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
48.	Energate OÜ	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
49.	Keskkonnaagentuur	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

a. Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1.	Tammelehe tee 25 72701:001:0372 12.12.2022 e-kiri	Olen Tammelehe tee 25 kinnistu omanik, sisuliselt Kotka tee ristmiku vastas. Täna teavitamast ja olen tänulik video eest, milles selgitasite plaane. Aja jooksul on minu kodus ja koduhoovis müratase tõusnud väga häirivaks. Täna vall olematu kõrgusega, kokku vajunud ning maanteel koormus oluliselt kasvanud (raskeveokid lisandunud). Ütlesite videos, ja ka plaanil, et on ette nähtud müratõkkesein ja müratase on juba tänagi liiga kõrge. Kas on teil selle kohta lisaandmeid jagada? Kui kõrge tuleb? (kui veel ei tea, siis suurusjärk meetrites)	Põhjendus: 1. Kirjale vastatud eraldi 29.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud, et Laagri-Harku vahel tuleb I etapis 1+1 sõidutee ja seetõttu selguvad ka selles lõigus lõplikud välja ehitamisele kuuluvad lahendused põhiprojekti koostamise käigus. Lisaks selgitati müraleevendusmeetmete kavandamise põhimõtteid ning toodi

		<p>Millal on plaanis valmis ehitada? Palju sein peaks müra vähendama? Palju tõuseb maantee kõrgus?</p> <p>Saan aru, kui teile ei ole täpseid vastuseid, aga kindlasti on võimalik jagada suurusjärke.</p>	<p>välja, et eelprojekti kohaselt on mürakaitseekraan planeeritud valli peal teha 2 m kõrgune.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
2.	<p>Paldiski mnt 249 78406:605:0017</p> <p>14.12.2022 e-kiri</p>	<p>Palun võtke arvesse meie arendusprojekt aadressil Paldiski mnt 249, Haabersti linnaosa, Tallinn, katastritunnus: 78406:605:0017</p> <p>Linnale on vaja täpsemalt teada kuidas teed planeeritakse minu kinnistu juures.</p> <p><i>Kirjale lisatud projekteerimistingimuste taotlus, projekt ja kirjavahetus Tallinna Linnaplaneerimiseametiga.</i></p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Kirjale vastatud eraldi 27.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud, et kõnealuse projekti piir algab Tähetorni ristmikust Keila poole. Paldiski mnt 249 jääb projektalast välja ja antud kinnistu esine osa lahendatakse Tallinna linna poolt tellitud projekti mahus.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
3.	<p>Koru põik 9 72701:001:2081</p> <p>21.12.2022 e-kiri</p>	<p>Avalduse eesmärk on liiklusohutuse taseme ja sõidumugavuse tõstmine, sujuvama liikluskeskkonna loomine, seda eeskätt kogukonna püsielanikkonna huve ja vajadusi arvestades. Tagada nii jalakäijatele kui jalgratturitele ohutu ja jätkusuutlik liikumine. Müra- ja visuaalse liiklusreostuse vähendamine ja leevendamine. Ning seda kõike selliselt, et kogu lõigus oleks tulevikus vajadusel võimalik teostada riigitee 2+2 lahendusel.</p> <p>1. Jalakäijate ja jalgratturitele ohutu ja turvaline liikuvus nii ida - lääne kui põhja - lõuna suunal.</p> <p>JUTA Laagri möödasõit on lõiganud katki ida - lääne suunalise kogukonna liikuvuse. Kui Alliku ja Koidu külad on ühendatud lääne poolt üle Pääsküla jõe sildadega (Pilt 1), siis Alliku külast puuduvad head, turvalised ja jätkusuutlikud ühendused Laagri alevikuga. Jah, on üks mitte jalgratturite sõbralik tunnel, mille Laagri kooli Möldre maja poolne pööre tunnelisse on lahendatud 90° nurgaga (Pilt 2).</p>  <p><small>Pilt 1. Sild üle Pääsküla jõe</small></p>	<p>Põhjendus:</p> <p>Vastatud eraldi e-kirjaga 09.02.2023 ning selgitatud, et punktis 1 esitatud ettepanekut on varasemalt projektlahenduse koostamise ajal kaalutud ning koostöös kohaliku omavalitsusega on leitud, et tunnel antud asukohas arvestab rohkem kergliikluse loomupärase kulgemisega, on funktsionaalsem ning väldib kavandamata kohtadest sooritavate teeületustega kaasnevaid uusi riske. Laagri kergliiklustunneli asukohta valikul on arvestatud, et peamine liiklus on valdavalt Laagri keskuse suunaline. Olulised tõmbekeskused Alliku küla elanikele on Laagri keskus, Veski market ja rajatav Instituudi tee 134 elamuskeskus koos kinosaalide, teenuskeskuse ja elamuskeskusega ning kergliiklustee ühendused teisel pool maanteed nr 11401. Samuti on eelprojekti koostamise ajal antud teada, et rajatakse Instituudi teele elamuskeskuse ette täiendav teeületusvõimalus, mille tulemusel saab liikuda kiiremini Laagri keskuse suunalt Alliku elurajooni või vastupidi.</p> <p>Täiendalt selgitatud punkt 2 osas, et Transpordiamet lähtub müraolukorra hindamisel piirväärtustest müratundliku hoone teepoolsel küljel, sest see on kõigi olukordade puhul üheselt määratav punkt ja võimaldab kõiki olukordi võrrelda võrdsetel alustel. Teeprojektide mürauringutes on müra leevendusmeetmed kavandatud lähtudes müra normtasemetest (piirväärtusest) eluhoone teepoolsel küljel perspektiivses olukorras (projekteeritud lahendus prognoositud liiklussagedustega 20 aastat ehituse valmimisest). Asukohtades, mis jäävad juba projekti töömaast väljapoole, ei kavandata teeprojektiga müraleevendusmeetmeid. Sellised müra</p>



Pilt 2. Laagri moodasõidu alune jalakäijate tunnel, mis ühendab Veskimõldre I ja II etappi.

Kõik Alliku küla põhja pool elavad lapsed ja täiskasvanud aga ei kasuta seda koolilähedast tunnelit. Nii toimubki suurem osa jalakäijate ja ratturite sõidutee ületusest riigitee reguleerimata ülekäiguga kohtades nii Veskimõldre Kodukeskuse või JUTA ja Intsistuudi tee ringristmiku juures. Arvestades, et ehitustegevus on planeeritud etappidena ja I etapis ei realiseerita Laagri eritasandilist sõlme, jääb alles JUTA ja Intsistuudi tee ringristmik reguleerimata ülekäiguga ning inimesed jätkavad selle kasutamist.

PK 83+00 projekteeritud Laagri kergliikluse tunnel, mis on mõeldud ühendama kahel pool teed olevaid elamualasid ja ühendama olemasolevate jalgratta ja jalgteedega, ei ole jätkusuutlik lahendus, vaid süvendab juba loodud probleemi. Jah, keskuse poolt on sissesõit tunnelisse veidi enam jalgrattureid arvestav, aga siiski on nimetatud lõigus kaks 90° nurgaga pööret. Teisalt aga satuvad nüüd lääne ja ka põhja poolt tulnud inimesed justkui “tehis -saarele”. Veskimõldre Kodukeskus ja ehitatav Mõldre Elamuskeskus on JUTA ja Instituudi tee vahelisele maa-alal. Inimestel tuleb ületada ka Instituudi sõidutee saamaks Laagri alevikku või ka Pääskülla.

Veskimõldre kant on keskmeks, mis ühendab nii põhja - lõuna kui ka ida – lääne liikuvuskoridorid kokku. Näiteks nn Vanamänniku ala Saueaugu tee ja Kotka tee suunal tuleb kindlasti ühendada hea turvalise jalgratta ja jalakäija ligipääsuga Laagri aleviku suunal.

Lahendusena on ettepanek (Pilt 3 ja 4) rajada I etapis inimestele ja jalgratastele eraldi sild .

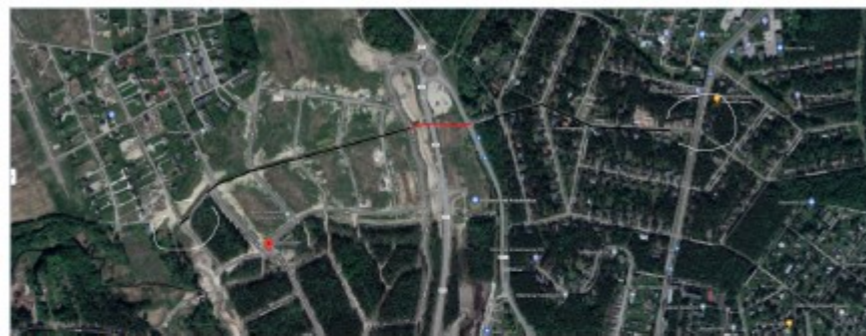
- Laagri kergliiklustunneli rajamine tähendab olemasoleva tee profiili kõrguse tõstmist vähemalt 1m. See omakorda aga tähendab suuremat mürareostust lähedal elavatele püsielanikele.
- Teisalt on vaja inimestel lisaks JUTA-le saada üle ka Instituudi sõiduteest . Mõlemal pool nimetatud ala on ehitatud inimeste ja jalgratturitele teed. Kõik need teelõigud on mõistlik viia kokku üle ühise silla Instituudi ja JUTA sõidutee kohalt.
- Samuti ei ole turvaline lahendus suunata jalakäijad koos ratturitega Laagri eritasandilisele sõlmele, mida on planeeritud ehitada järgmises etapis.
- Ida suunal toetab silla lahendust Tuulemurru tänava looduslik kalle Pilliroo tänavast alates. Kõnnitee on hiljuti ehitatud ühendamaks liikuvust Mõldre tee ja Pääsküla suunal. Teisel pool JUTA lõiku on samas sirgjoones Lumekannikese kergliiklustee.

Mis omakorda viib üle Pääsküla jõe ehitatud sillani ja tagab ida - lääne suunalise liikuvuse .

normtasemeid ületavad müraolukorrad levendatakse maanteede välisõhu strateegilise mürakaardi ja selle alusel koostatava müra vähendamise tegevuskava elluviimisel.

Otsus:

1. Mitte arvestada ettepanekuga. Laagri kergliiklustunneli asemel silda mitte projekteerida.
2. Arvestada ettepanekutega osaliselt. Kavandada müraleevendusmeetmed projektala piiride ulatuses vastavalt mürauuringu tulemustele.



Pilt 3. Ettepanek suur vaade



Pilt 4. Ettepanek lähivaade

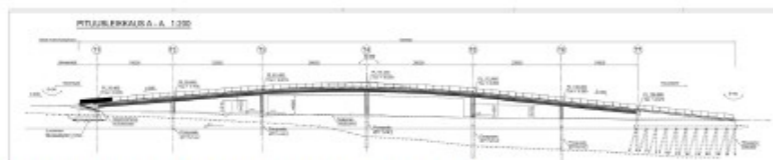
- Laagri eritasandilises sõlmes kulgeb JUTA lõik silla alt ja kohalik liiklus on suunatud selle kohale. Projekteeritud sõidutee profiil antud lõigus on hinnangulisel järeleli 1m madalam. Arvestades planeeritud lahendusega kus Laagri viadukt sellisena realiseeritakse ja transiitliiklus viiakse süvendisse, on igati loogiline hoida sõiduteed kogu lõigus kas olemasoleval kõrgusel või ka madalamal. Samuti Möldre koolihoone juures oleks saanud kasutada sarnast lahendust silla ehitamisel üle sõidutee. Nii oleks ära jäänud kõrge ja mahuka 5m kõrguse müravalli ehitus Koruserva kinnistul.



Jalakäijate sild Luige Tallinna ringteel

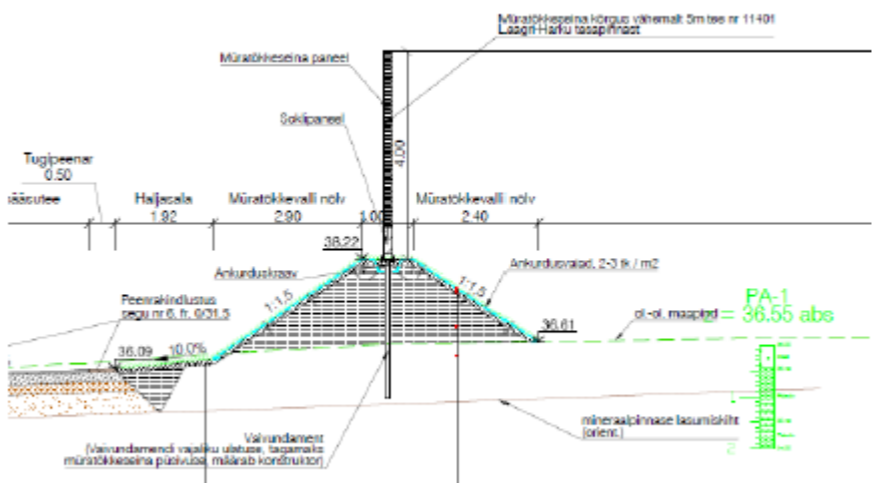


Näitlik lahendus sõidutee kohal Espoo Matinkartanonsilla, mis on sarnase pikkusega

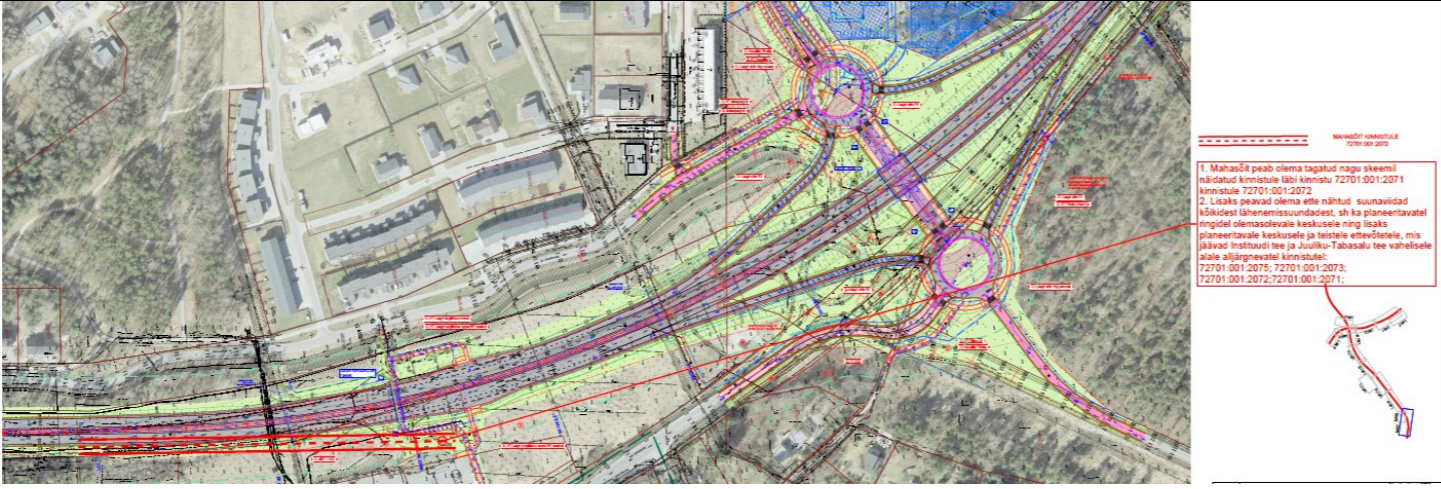


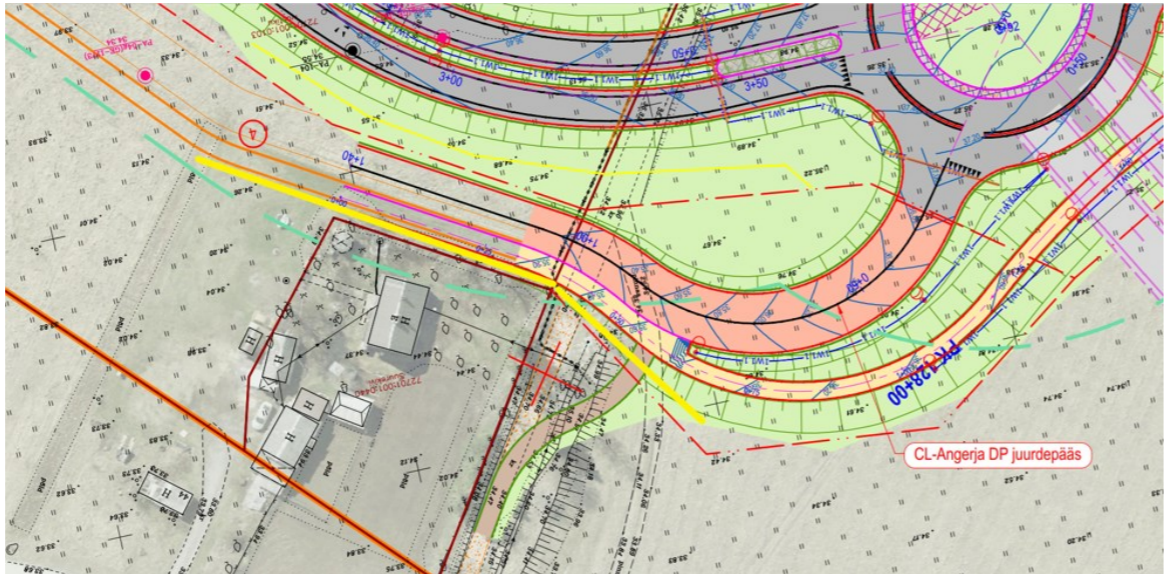
Allikas: <http://media.karelia.pro/e1e432925e32aaafa5a9b4cfa5e81a0d49c.pdf>

2. Liikluse müra vähendamine kohalikele püsielanikele.


	<p>Projekti kiirus projekteeritaval riigiteel Juuliku–Tabasalu ühendustee lõigul on 90 km/h. See tähendab et teatud tee lõikudel tõuseb piirkiirus 180%. Samuti 2+2 sõiduraja ehitamisega kasvab hüppeliselt liikluskõrgus. Kokkuvõttes suureneb märkimisväärselt mürareostus ja halvevat elukeskkonda.</p> <p>Samuti I etapis planeeritud tee profiili väiksema tõstmise Laagri kergliiklustunneli rajamiseks või ka pinnavete paremaks ärajuhtimiseks, suurendab liikluskõrgust. Seda eeskätt Metsapargi ala kui ka Koruserva elanikele. Näiteks on tee profiili tõstetud Möldre koolihoone kõrval oleva tunneli rajamiseks.</p> <p>Lahenduseks on ettepanek suurendada müraseina kõrgust kogu Koruserva ala ulatuses ja ehitada kõrgemaks nii Metsapargi kui Veskimõlde Kodukeskuse kõrval olevat müravalli. Samuti ehitada kokku Koruserva mürasein ja -vall Möldre elamuskeskuse poolses osas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Müraleevendusmeetmena tuleb Koruserva ja JUTA vahelist müraseina kõrgust kogu lõigul tõsta 1-1,5m. Mõlde tunneli poolne seinosa on ehitatud kõrgem ja vajab vähem tõstmist. Samas metsa-ala ees olev sein lõik Möldre elamuskeskuse poolt vajab juba suuremat tõstmist. Kogu sein ülemine äär peaks olema ühel kõrgusel. Koruserva mürasein tuleb ehitada kokku Veskimõlde Kodukeskuse kõrval oleva müravalliga. • Metsapargi tänava esise müravallile tuleb lisada mürasein kõrgusega 1-1,5m tagamaks kogu maa-alal müra sihttase (Pilt 5). <p>Ehitatud Koruserva müraseina kõrgus ei ole piisav. Tee müra on nii teisel korrusel kui kogu maa-alal suurem sihttasemest. Eeskätt on probleemkoht on Koruserva metsa maa-ala, mis on sõidutee profiilist hinnanguliselt 1 meeter madalamal. Samas majade ümber olev aia-ala on jällegi kõrgemal sõidutee profiilist. Selliselt “auku” ehitatud mürasein ei taga oma eesmärki. Vähendab küll visuaalselt reostust osaliselt, kuid jätab kogu probleemi leevendamata.</p> <p>Kui Möldre koolimaja poolt on müravall ja -sein ehitatud kokku, siis Möldre elamuskeskuse pool on jäetud valli ja sein vahele ava.</p> <p>Planeeritavates mürauuringutes ei saa lähtuda ainult müra ekvivalent/ sihttasemetest hoone fassaadil, sest inimesed ei ela ja lapsed ei mängi hoone fassaadil, vaid ka aias. Määrus, mille järgi tuleb mürauuring teostada, räägibki aladest ja hoonetest. Müra sihttase peab olema tagatud ka kogu maa-alal, kus inimesed viibivad. Maapinnal tuleks mõõtmised teha seega ka ala piiril.</p>  <p>Pilt 5. Ettepanek lahendustest müravalli muudatustest läbi müraseina paneelide lisamisega vaille.</p>	
<p>4. Tammelehe tee 19 72701:001:0375 18.12.2022 e-kiri</p>	<p>Progress ei saa pidurda ! Aga mind ja naabreid Väga huvitab !!! Mürasein !!! jalgratta teed ,ligipääs kaupluse,Laste Turvalisus .</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Kirjale vastatud eraldi 29.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud, et projekti tausta ja eesmärgid. Täiendavalt selgitatud müraleevendusmeetmete kavandamise põhimõtteid ning kergliiklusteede ja piirkonna juurdepääsu lahendusi.</p>


			<p>Müraseinte asukohtade valikul lähtutakse liiklusuuringu ning mürauuringu tulemustest. Selgitati, et Kotka tee piirkonda on kavandatud kergliiklustunnel, mis realiseeritakse I etapis ning ligipääs Veski Marketisse säilib mööda olemasolevat kergliiklusteed.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid tähtjaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.
5.	<p>Kotka tee 7 72701:001:0773</p> <p>3.01.2023 e-kiri</p>	<p>Minu nimi on /.../ ja esindan Eltrum OÜ huvid, mis on registreeritud aadressil Kotka tee 7, Alliku küla. Tutvusime Teie projektiga ja plaanidega ja tekkis suur küsimus: Kuidas on lahendatud veoautode läbipääs meie aadressile? Kuna saame aru, et suurest teest Alliku külasse otse teed ei tule. Tavalised inimesed saavad sõita edasi Laagri poole ja sealt pöörata Alliku külasse Laagri kooli kõrval. Aga kardame, et veoautodele sellist võimalust keegi ei anna! Palun mõelge see olukord läbi ja võtke meiega ühendust, et oleks ka selge, kuidas see välja lõpuks näeb!</p>	<p>Põhijendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kirjale vastatud eraldi 17.01.2023 e-kirjaga ning selgitatud liikluskorralduslikku lahendust. Täiendavaid ettepanekuid tähtjaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.
6.	<p>Instituudi tee 130 72701:001:2072</p> <p>Instituudi tee 134 72701:001:2075</p> <p>10.01.2023 e-kiri</p>	<p>/.../</p> <p>Anname teada, et me ei ole nõus lahendusega, milline on kajastatud Roadplan töö nr 21059 joonisel 3.7 olevat kergliiklustunneli piirkonnas – mahasõidud, maakasutus, viidad. Praegu nähtub jooniselt, et plaanitud on likvideerida sissesõit Instituudi tee 130 ja 134 (perspektiiviga ühendada see ka läbi Instituudi tee 132 kinnistu) kinnistutele. Me sellist lahendit ei kooskõlasta. Oleme teinud omaltpoolt väga suured investeeringud seoses praeguse mahasõidu projekteerimise ja rajamisega, et edendada äritegevust ja tagada mugav juurdepääs Instituudi tee ja riigitee nr 11420 (Saku – Laagri) vahelisele alale. Märjime ära ka asjaolu, et kindlasti ei saanud me arvestada asjaoluga, et tegemist on nn ajutise juurdepääsuteega (kasutuses alla 5. aasta). Soovime,:</p> <ul style="list-style-type: none"> - et projekteerimisel arvestatakse meie huvidega ja ning sissesõit jääks alles. - juhtida BC Arenduse OÜ poolt tähelepanu, et Transpordiameti soov kasutada Männiku kinnistut ühe ringtee osana, mis on hetkel eraomandis ja BC Arenduse OÜ käes, kes soovib selle kinnistu osa kasutada äritegevusena, mida projekteeritud lahendus takistaks. - et oleks olemas korrektsed viitemärgid kinnistutel paiknevatele ettevõtetele nagu on kirjeldatud Lisa 1 - saaksime osaleda projekteerimis protsessis ja aruteludes sobivate lahenduste välja töötamisel, millised on kirjeldatud antud kirja lisa 1, kus aeglustus ja mahapõrderada algaks varem (analoogseid lahendusi on ka mujal Tallinna ringteel kasutatud). <p><i>Kuvatõmmis kirja lisast 1:</i></p>	<p>Põhijendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tagada põhiprojektis Instituudi tee 132 olemasoleva mahapõrde rambi säilitamise vajadus 1+1 lahenduse aegselt. 2. Männiku kinnistut puudutava info võtame teadmiseks, kuid märjime, et projekt arvestab olemasoleva olukorra ja kehtivate planeeringutega. Meile teadaolevalt puudub kõnealusel kinnistul kehtiv detailplaneering. Kinnistule ulatub üldplaneeringuga määratud riigitee koridor, millega peab maaomanik projektide ja planeeringute koostamisel arvestama. 3. Transpordiamet näeb vajadusel ette projektalale jäävate olemasolevate suunaviitade ümbertõstmise, kuid ei kavanda uusi ettevõtete suunaviitasid. 4. Kaasata vajadusel maaomanik põhiprojekti projekteerimise protsessi arvamuse avaldamiseks mahapõrderaja osas. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada ettepanekuga. Tagada põhiprojektis Instituudi tee 132 olemasoleva mahapõrde rambi säilitamise vajadus 1+1 lahenduse aegselt. 2. Arvamus võtta teadmiseks. Kinnistule ulatub üldplaneeringuga määratud riigitee koridor, millega peab

			<p>maaomanik projektide ja planeeringute koostamisel arvestama.</p> <p>3. Arvamusega mitte arvestada. Ettevõtetele uusi täiendavaid suunaviitasid mitte projekteerida. Need on võimalik paigaldada huvitatud isikul oma kuludega ning eelnevalt Transpordiametiga kooskõlastades.</p> <p>4. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Kaasata vajadusel maaomanik põhiprojekti projekteerimise protsessi arvamuse avaldamiseks mahapõrderaja osas.</p>
7.	<p>Keldri 72701:001:0320</p> <p>11.01.2023 e-kiri</p>	<p>Käesolevaga esitavad /.../ ja /.../, kui Keldri, Hüüru küla, Saue vald kinnistu (reg.osa: 358002) omanikud ja elanikud oma seisukohad ja ettepanekud seoses projekteerimistingimuste eelnõuga.</p> <p>1. Harku sõlm. Projekteerimistingimustest nähtub, et mahulise transpordisõlme kõige põhjapoolsem ringristmik (loodesuunaline ringristmik, vt. Menetlusse kaasamise teade Lisa 3.5) on projekteeritud selliselt, et terve sõlm kulgeb suuresti Suurekivi (reg.osa: 845302), Keldri ja Korku (reg.osa:3519302) kinnistute vahetus läheduses. Veel enam, nn Harku sõlmelt eelnõu projektis kavandatud mahasõit Angerja teele (Menetlusse kaasamise teate Lisas 3.5 nimetatud ka kui CL- Angerja DP juurdepääs) on silmnähtavalt piiritletud Suurekivi kinnistu idapoolse küljega. Selliselt jääb Suurekivi kinnistu ja Angerja tee mahasõidu vahele vaid mõnemeetrine distant.</p> <p>Esmalt juhime tähelepanu, et nii Keldri, Suurekivi kui ka Korku kinnistud on 100% elamumaad ning seal asuvad elumajad, kus elatakse alaliselt juba üle 20 aasta. Harku sõlme paigutamine Suurekivi, Keldri ja Korku kinnistute vatuslähedusse suurendab oluliselt kinnistutele ulatuvad müra- ja valgusreostust ning paraku kaasneb sõlmega ka liiklejate mahajäätud prügi. Täiendavalt ärgime, et kavandatud Angerja tee mahasõit toob endaga kaasa liikluse tihenemise. Kuivõrd Angerja tee ühendab Harku sõlme arendamisel oleva tööstuspiirkonnaga, hakkavad Angerja tee peale- ja mahasõitu kasutama olulises mahus suured ja rasked veoautod, mille tulemusena kasvab ulatuslikult sinne liikluskoormus ning nagu varasemalt märgitud, kasvab müra-, valgus- ja prügireostus.</p> <p>Samuti leiame, et ringristmik tuleks projekteerida sellises lahenduses, mis lähtub vähima kahju tekitamise põhimõttest olemasolevale elupiirkonnale ja mastaapne maanteeõlm paigutuks elamute vahele selliselt, et jääks ühelt poolt Suurekivi, Keldri ja Korku kinnistutest ja teiselt poolt Harku tee 6 ja 4 kinnistutest võrdsele kaugusele.</p> <p>Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku projekteerida Harku sõlm nihutatud asukohta, et ringristmik tervikuna koos väljasõiduga Angerja teele liiguks lõuna-lääne suunas ning Angerja tee mahasõidu ning Suurekivi kinnistu vaheline distant oleks vähemalt 20-30 meetrit. Vastavalt väheneks ka sõlme kaugemale projekteerimine Suurekivi, Keldri ja Korku kinnistuteni jõudvat müra-, valgus- ja prügireostust.</p> <p>2. Müratõkkemüür. Menetlusse kaasamise teate lisast 3.5 on kavandatud müratõkkemüüri kulgemine Angerja tee mahasõidu ning Harku sõlme idasuuna haru vahelt. Vastavalt projekteerimistingimuste eelnõu (vt. Menetlusse kaasamise teade Lisa 1, lk 4) punktile 5.11 on tervele projektile ette nähtud mürauuring, mille raames selgitatakse välja müraleevendusmeetmete vajadus ja asukohad.</p> <p>Esmalt märgime, et igal juhul soovime, et Keldri, Suurekivi ja Korku kinnistut eraldaks Harku sõlmest müratõkkemüür. Seda põhjusel, et juba praegu jõuab Paldiski maanteelt ja Tabasalu teelt arvestatavat müra eelnimetatud kinnistuteni. Teiseks leiame, et Menetlusse kaasamise teate Lisas 5 toodud plaanil kajastatud müratõkkemüür täidab selle paigutamise eesmärgi üksnes osaliselt. Nagu ülalpool märkisime, kasutavad Angerja tee mahasõitu Harku sõlmelt eelkõige raskeveolised veoautod, mille sõidu tulemusel vabaneb märksa rohkem müra kui tavalise sõiduauto puhul. Seega, paigutades müratõkkemüüri Harku sõlme ja Angerja tee mahasõidu vahele, ei täidaks müratõke täielikult oma eesmärgi.</p>	<p>Põhiendus:</p> <p>Kirjale vastatud eraldi 13.02.2023 e-kirjaga ning selgitatud, et projektis on arvestatud üldplaneeringusse kantud trassikoridoriga. Lisaks tuleb arvestada tee geomeetriaga kogu Harku sõlme ulatuses ning ka perspektiivse nn JUTA lahendusega, mistõttu ei ole võimalik Harku sõlme asukohta muuta.</p> <p>Selgitati, et Transpordiamet lahendab projektis müratõkkeseintega norme ületavad häiringud/olukorrad mis on põhjustatud ja seotud mööda riigimaanteed kulgeva liiklusega ning seetõttu ei pea võimalikuks müratõkkeseina projekteerimist Suurekivi kinnistu ja Angerja tee mahasõidu/rambi vahele. Samuti peab olema tagatud pidev ja vaba ligipääs müratõkkeseina esisele ja tagusele osale.</p> <p>Selgitati, et projektlahenduses on kõik kavandatud bussipeatused välja toodud (sh Angerja tee/Instituudi tee ristmikul kui ka Paldiski maantee ja Harku sõlme piirkonnas) ning täiendavalt on kavandamisel Tallinn-Keila suunalise Harku bussipeatuse ühendamine põhjapoolse ringristmiku osaga ja CL-KT-Rannamõisa teega.</p> <p>Haljastuse ulatus ja asukohad nähakse ette projekteerimise järgmises etapis.</p> <p>Projektalaga hõlmatud puurkaevud ja nende sanitaarkaitsealad/hooldusalad vaadatakse üle koostöös Keskkonnameti ja Keskkonnaagentuuriga. Esitatud info võetakse teadmiseks, kuid puurkaev PRK0014328 koos sanitaarkaitsealaga jääb projektalast välja.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Mitte arvestada ettepanekuga. Harku sõlme asukohta mitte muuta.</p> <p>2. Mitte arvestada ettepanekuga. Mitte nihutada müratõkkeseina Suurekivi kinnistu ja Angerja tee mahasõidu/rambi vahele müratõkkeseina mitte nihutada.</p> <p>3. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Projekteerida täiendav kergliiklustee Tallinn-Keila suunalise Harku bussipeatuse</p>

		<p>Teeme ettepaneku paigutada müratõke Suurekivi kinnistu kõrvalt jooksva kergliiklustee ja Angerja tee mahasõidu vahele ning pikendada seda loode suunal. Vastav ettepanek on toodud joonisena lisa “Müratõkkeseina uus asukoht”.</p> <p>3. Liiklusohutus ja sõidumugavus. Vastavalt projekteerimistingimuste eelnõu punktile 5.1.2 on projekti eesmärk liiklusohutuse taseme ja sõidumugavuse tõstmine, sujuvama liikluskeskkonna loomine ning selleks vajaliku tehnilise teemaa määramine. See tähendab, et projekti koosseisus peaks paranema ka jalgsi ja kergliiklusvahendiga liikumise sõidumugavus ja ohutus. Projektis puudub mistahes ühistransporti puudutav info (sh bussipeatused Paldiski maanteel ja Tabasalu teel ning Menetlusse kaasamise teatele lisatud joonistest ei ole kuidagi võimalik järeldada, et kergliiklus võimalused Harku sõlme ümbruses paranevad).</p> <p>Märgime, et piirkonnas liiguvad jalgsi ja kergliiklusvahenditega nii kohalikud elanikud, äripiirkonna töötajad kui ka piirkonnast läbi liikujad. Kuivõrd tööstuspiirkond on veel arendamisel, on ilmne, et jalgsi liiklejate arv kasvab veelgi, mistõttu on eriti oluline pöörata liiklussõlme projekteerimisel tähelepanu ka neile. Esitatud projekti järgi suundub kergliiklustee aga üksnes Tabasalu suunal ning on olematu selle ühendus olemasoleva, Paldiski maanteega paralleelselt kulgeva kergliiklusteega ja bussipeatustega.</p> <p>4. Haljastus ja heakord. Vastavalt projekteerimistingimuste eelnõu punktile 5.9.2 on projekteerimise käigus ette nähtud metsa, võsa ning muude takistuste eemaldamine nii olemasoleva kui ka perspektiivse tee maa-alalt, samuti maa-ala planeerimis- ja heakorratööd.</p> <p>Tee-ehituse käigus töödeldakse ringi oluline kogus pinnast ja hävitatakse ulatuslikult loodusmaastikku. Selle tulemusena jäävad oma elupaikadest ilma nii linnud, aga ka mitmed suuremad ja väiksemad loomad, sh erinevad hiireliigid, jäneseid ja rebased jpt elusolendid. Arvestades ehitustööde mastaabsust kõnealuses ja ehitustööde drastiliselt mõju siinsele elukeskkonnale, leiame, et piirkonnas on vajalik tagasi istutada vähemalt 2/3 ehituse käigus eemaldatud kõrghaljastusest. Lootuses, et põõsas- ja rohttaimed taastavad aja jooksul ise.</p> <p>5. Kaardilt puudub puurkaev nr14328 ja selle sanitaarkaitseala 50 meetrit. Kaevu asukoht on Harju maakond, Saue vald, Hüüru küla, Keldri.</p> <p>Lisa: Müratõkkeseina uus asukoht.</p> 	<p>ühendamiseks põhjapoolse ringristmiku osaga ja CL-KT-Rannamõisa teega</p> <p>4. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Säilitada võimalikult palju haljastust.</p> <p>5. Mitte arvestada ettepanekuga. Mitte kanda joonistele projektalast välja jäävaid puurkaeve.</p>
8.	<p>Instituudi tee 70 72601:001:0838</p> <p>13.12.2022 e-kiri</p>	<p>/.../ Sooviks saada detailsemad plaane rajatava tee kohta Kotka 70 aadressil. Praegused plaanid on liiga üldised ja ei anna täpset ettekujutust millisel piiril uus tee täpsemalt kulgema hakkab.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Kirjale vastatud 27.12.2022 e-kirjaga ning saadetud piirkonda puudutavad joonised.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>

			<p>Otsus:</p> <p>1. Lugada, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuse eelnõu osas.</p>
9.	<p>Kivinurme 72501:001:0206</p> <p>13.12.2022 e-kiri</p>	<p>olen kätte saanud kirja. Kas lõuna poole küljele on plaanis ehitada ka müratõkke sein? Kotka tee poole, Kopli kinnistu suunas.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Kirjale vastatud 29.12.2022 e-kirjaga ning selgitatud müraleevendusmeetmete kavandamise põhimõtteid.</p> <p>Täiendavaid ettepanekuid tähtajaks ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugada, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuse eelnõu osas.</p>
10.	<p>Harku tee 2 72601:001:0467</p> <p>22.12.2022 e-kiri</p>	<p>Seoses Riigitee 8 Tallinn–Paldiski km 11,0-14,0 asuva Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku projekteerimistingimuste menetluse kaasamisega on minul tekkinud järgnevad küsimused:</p> <p>1. Palun selget PDF joonist, kuidas on määratletud minu kinnistut puudutavad kitsendused. Kahjuks lisatud dokumentidest on võimalik ainult videolt midagi aimata.</p> <p>2. Videolt saan aru, et kitsendusteks on bussipeatus ja kergliiklustee.</p> <p>3. Kahjuks puuduvad minu kinnistule peale ja mahasõidud, mis palun lisada.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Kirjale vastatud 16.01.2023 e-kirjaga ning saadetud soovitud joonis. Muuhulgas selgitati, et eelprojekti lahenduse kohaselt on kitsendusteks jalgteehenduse loomine bussipeatusesse ja kraavide rajamine, samuti on eelprojekti ette nähtud likvideerida sidekaabel, mis üle kinnistu jookseb. Sidekanalisatsioon rajatakse kinnistu läänepoolsele küljele. Lisaks selgitati, et Transpordiamet rajab mahasõidud kinnistutele kus on ka varasemalt ametlik mahasõit olemas olnud. Harku tee 2 kinnistule ametlik mahasõit hetkel puudub ja seetõttu ei ole võimalik Transpordiametil antud projekti mahus seda projekteerida ja ehitada.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Mitte arvestada ettepanekuga, mahasõitu Harku tee 2 kinnistule mitte projekteerida.</p>
11.	<p>Vahtra 72701:001:0053</p> <p>Paldiski mnt 301 72701:001:0042</p> <p>Paldiski mnt 303 72701:001:0052</p> <p>9.01.2023 e-kiri</p>	<p>Selle projekti järgi suletakse meie väljapääs Paldiski mnt-le müratakistuse seinaga. Müratakistuse sein ja meie kinnistu vahele on projekteeritud kergliiklustee, mis projekti järgi asub puukuuri nurgast 1,5m ja elumajast 3m kaugusel. Seoses kergliiklustee liigse lähedusega kaob meie privaatsus: me ei ela linnas, kus akende all liiguvad inimesed, sõidavad jalgrattad/tõuksid ja jalutatakse koertega, kes mõnikord ei ole ka rihma otsas. Kergliiklustee võiks ju olla teisel pool maanteed, niikuinii on planeeritud tunnel jalakäijatele ja sealpool teed on ruumi küll. Kuidas peaks hakkama toimuma suurte veomasinate (fekaalivedu, küttepude vedu, prügi äravedu) liikumine? Projekti järgi on sissesõit meie kinnistusle kinnistu piirist 15m pikkune ja 4m laiune, aga kogu meie majapidamine on ju Paldiski mnt poolses küljes. Küsimuse all on ka talvel lumisel ajal väljasõit, kuna see planeeritav tee on nii vähese tähtsusega ja kuulub puhastamisele kõige viimases järjekorras. Meie aramus: seoses sellise lahendusega rikutakse väga kõvasti meie elukvaliteeti.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Toimus kokkusaamine maaomanikuga, kus lepiti kokku, et projekteeritakse eelprojekti näidatud lahendus. Lisaks nähakse ette Paldiski mnt poolsele küljele plankaed jalgvärvavaga ning sõiduautode ja kinnistut teenindava (mahuti tühjendus, prügiauto jms) ligipääs on kavandatud kinnistu tagant uue ühendustee kaudu.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Lugada, et arvamuse avaldaja on nõus projekteerimistingimuste eelnõuga.</p>
12.	<p>Instituudi tee 23 19814:001:0579</p> <p>Vana-Tammemäe 72701:001:1349</p> <p>10.01.2023 e-kiri</p>	<p>Olen kinnistu Instituudi tee 23 kaasomanik . Eile rääkisime telefonitsi võimalusest , et kogujateel oleks pealesõit põhimagistraalile, et kohalikud elanikud pääseksid liikuma laagrisse, pärnu mnt-le ja tallinna ringteele-kuid samas ei koormaks Metsavahi ja Kotka elamupiirkonna siseteid. Samuti vähendaks see oluliselt aega ja kilomeetreid sihtpunkti jõudmiseks-sisekvartali teed on väikesed ja paljude "lamavate politseinikutega" Lisan foto , kuhu märkisin omapoolse ettepaneku kus on väga loogiline koht pealesõiduks (Ämari talu teeotsas).</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Kirjale vastatud eraldi 17.01.2023 e-kirjaga ning selgitatud projekti eesmärgid, tausta ja põhjuseid miks ei ole võimalik täiendavat pealesõitu projekteerida. Instituudi tee 23 piirkonnast on võimalik saada Laagrisse, Pärnu maantee ja Tallinna ringtee suunale mõõda uut rajatavat kogujateed. Vanamänniku detailplaneeringu arendaja kohustus on rajada Kesalille/Metsapargi tänavat ja Kotka teed ühendav Vanamänniku tänav, mis on pikenduseks Transpordiameti</p>

			<p>projektis ehitatavale Instituudi tee kogujateele. Nende valmimise järgselt kaob vajadus kasutada Tammelehe, Tammemõisa, Käokeelee, Saueaugu jm teid.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga. Täiendavat juurdepääsu kogujateele mitte projekteerida.
<p>13.</p>	<p>Rohtla 19814:001:0595 10.01.2023 e-kiri</p>	<p>Rohtla kinnistu (19814:001:0595) omanikuna esitan seoses Riigitee 8 Juuliku-Tabasalu ühendusteega omapoolsed seisukohad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projektis ei ole näha välja-sissesõiduteed Rohtla kinnistul asuva elumajani. Seni toimus liikumine ja teenindavate veokite sõit Instituudi teele. 2. Juuliku-Tabasalu maantee poolitab Rohtla kinnistu, mis tingib uue kinnistu moodustamise. Instituudi tee äärsel vääriselupaikadega metsa üle kaob omanikul ligipääs ja kontroll. 3. Maja ees asuv kaev paikneb kaitsemata ja nõrgalt kaitstud põhjaveega alal (Kobras AS KMH aruanne 10.01.2006). Kaev jääb sanitaarkaitse vööndisse. 4. Elumaja jääb tugeva liiklusrünnaku tsooni, mistõttu on hädavajalik müratõkkesein. 5. Sanitaarkaitse vööndis ületab õhusaaste perioodiliselt lubatud piirkontsentratsiooni. Inimese elamine selles vööndis on tervisele ohtlik. <p>Ootan projektilt mõistlikke lahendusi. Olen huvitatud koostööst ja edasisest kontaktist.</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Täiendavalt pöördus Transpordiamet maaomaniku poole 26.01.2023 e-kirjaga ning soovis lisainfot. Pärast vastavate selgituste saamist otsustati, et kuna uus maantee poolitab kinnistu, siis on vajalik projekteerida täiendav mahasõit elamuni, mille asukoht kooskõlastati ka maaomanikuga. Lisaks säilib teisele kinnistu osale olemasolev mahasõit Instituudi teelt. 2. Projekt arvestab üldplaneeringusse kantud trassikoridoriga, mis lõikab Rohtla kinnistu kaheks eraldiseisvaks osaks. Instituudi tee poolse metsa üle kontroll ei kao. Säilib olemasolev mahasõit Instituudi teelt. 3. Kaevu osas esitatud info võtame teadmiseks põhiprojekti koostamisel. 4. Müraleevendusmeetmed kavandatakse vastavalt mürauuringu tulemustele 5. Sanitaarkaitsevööndisse ei ehitata. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestada esitatud info ja ettepanekuga. Projekteerida mahasõit Rohtla kinnistule. 2. Mitte arvestada esitatud infoga. Säilitada olemasolev mahasõit Instituudi teelt. 3. Võtta arvamus teadmiseks. Kaevu sanitaarkaitsevööndisse mitte ehitada. 4. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Kavandada müraleevendusmeetmed vastavalt mürauuringu tulemustele. 5. Võtta arvamus teadmiseks. Kaevu sanitaarkaitsevööndisse mitte ehitada.

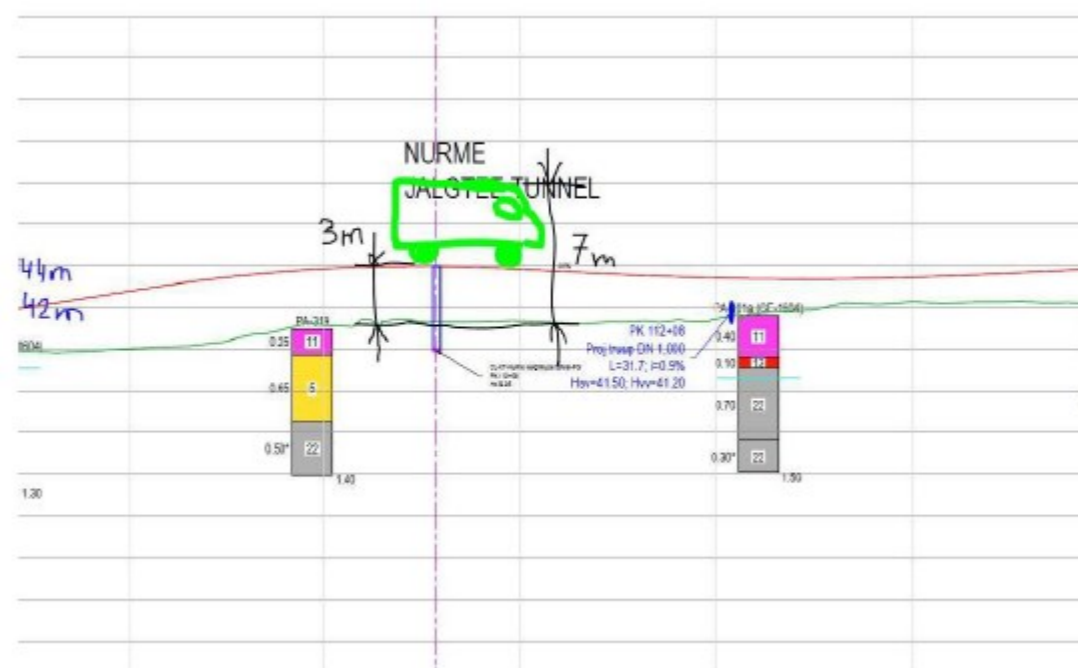
<p>14.</p>	<p>Ristiku 9 19814:001:0158</p> <p>11.01.2023 e-kiri</p>	<p>Olen kätte saanud Transpordiameti poolt /.../ 09.12.2022 (nr 8-1/21-298/27949-1) saadetud teavituse ja esitan siinkohal sellele eelprojektile omapoolsed vastuväited, küsimused ning ettepanekud.</p> <p>Vastuväide 1 Olen vastu, et minu emale kuuluvast kinnistust (19814:001:0158) aadressiga Ristiku 9, Harku alevik, läheks üle veel üks tee (Joonis 1), sest:</p> <p>a) Juba praegu läbib tulevane Juuliku-Tabasalu trass meie kinnistut, millest tulenevalt tekib kinnistule niigi küllaltki suur mõju ja keeluvöönd.</p> <p>b) Projekteeritav kergliiklustee poolitab meie kinnistut ebamõistlikult, tekitades eraldiseisva ja mõttetult pika ning peene katastriüksuse (Joonis 2) suurusega umbes 1740m², millest umbes 820m² on täis erisuguseid ehitus- või majandamispiiranguid.</p> <p>c) Kuna Harku valla üldplaneeringus on tegemist elamumaa funktsiooniga tiheasustusalaga, siis tekkinud katastriüksuse ainuvõimalik kasutus oleks elamumaa, tänu niigi olemasolevatele piirangutele muudaks kergliiklustee ehitus antud kinnistu sihtotstarbelise kasutuse võimatuks.</p>  <p><i>Joonis 1 Projekteeritav kergliiklustee</i></p>	<p>Põhjendus: Vastatud eraldi 13.02.2023 e-kirjaga ning muuhulgas vastatud esitatud küsimustele. Lisaks selgitati, et kergliiklustee asukoht vaadatakse üle ning kavandatakse see võimalikult kinnistu serva ja väljapoole puurkaevu hooldusala. Samuti esitati põhjendused, mille alusel tehti valik tee geomeetria ja kõrgusliku lahenduse osas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Olemasolev kraavitus, vete ärajuhtimine, eesvoolude olemasolu, seisukord nii projektala piirides kui ka kaugemal. Projekteeritud lahendus võimaldab sademevett ära juhtida valdavalt olemasoleva Paldiski mnt kõrguselt. Vastupidisel juhul oleks Paldiski maantee tõus ca 7 m. - Riigitee 8 Tallinn-Paldiski maantee üleviimine Juuliku-Tabasalu trassist tõstaks ligemale kolm korda suurema liiklussagedusega maantee müra taset märgatavalt kaugemale. Paldiski maanteel on projektkiirus 100km/h ja Harku sõlmes Juuliku-Tabasalu trassil 90 km/h, mistõttu on ka liiklusrästardid tekivad häiringud käesolevas lahenduses märgatavalt väiksemad. Oluline on ka märkida, et reaalsed sõidukiirused Paldiski maanteel jäävad 100 km/h ulatusse, Juuliku-Tabasalu puhul on liikluskkiirus Harku liiklussõlmes märgatavalt aeglasem, kohati 30-60 km/h seoses ringristmike ja viadukti ületusega. - Vastupidise lahenduse korral tekib olukord kus suurema kiirusega põhiteelt siirdumine madalama kiirusega kõrvalteele hakkab olema nõ määst alla ja sel juhul on tegemist liiklusohhtlikuma olukorraga. - Vastupidise lahenduse korral JUTA süvend suureneb olulisel määral lõuna pool, mis on vibratsioonitundlik piirkond. Lisaks paiknevad seal bussipeatused, rambid, mahapöörded ning jalg- ja jalgrattateede ühendused, mis tooks kaasa väga ulatusliku süvendi. Lisaks asub piirkond kaitsmata põhjaveega piirkonnas. - Vastupidises lahenduses tekib konflikt teetrassi ja olemasolevate tänavatega ning Harku-Veskimetsa kõrgepingeliinide ja mastide asukohtadega. <p>Näeme ette Laagri-Harku suunalise Nurme bussipeatuse nihutamise teisele poole parklat Harku poole. Sellisel juhul, ei jää kohakuti asetsevaid bussipeatusi Nurme tee piirkonnas. Müraseinte asukohtade valikul lähtutakse liiklusuuringu ja mürauuringu tulemustest, mis on koostatud vastavalt ministri määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise määramise ja hindamise meetodid“ järgi. Müratõkked rajatakse eluhoonele kasutusluba omavatele hoonetele, mille kontroll toimub Ehitisregistri alusel. Käesolevas töös on arvestatud olemasoleva olukorra ja kehtivate planeeringutega. Antud kinnistul puudub kehtiv detailplaneering ning samuti ei toonud mürauuring välja müraleevendusmeetmete vajadust antud lõigul.</p>
------------	--	---	---



Joonis 2 Tekitv piirangutega kasutuskõlbmatu kinnistu

Algne Juuliku-Tabasalu ühendustee trass sai maha märgitud antud asukohta sellise klausliga, et see ühendustee hakkab olema kanalis alates (Laagri poolt vaadates) Harku valla piirist kuni Paldiski maantee ja Tabasalu tee ristmikuni. Et kuna Tabasalu poolne tee osa on looduslikult madalamal kui Paldiski maantee siis on mõistlik rajada uus ühendustee Paldiski maantee alt läbi. Nii häirib uus tee ka kohalikku elanikkonda vähem ja müra on talutavam. Alates 2019.a. projektist (projekteeris Selektor Projekt OÜ) on uus tee hoopis kõrgele tammile tõstetud ja suundub niigi kõrge künka harja äärt mööda kulgevast Paldiski maanteest veelgi kõrgemalt üle.

Samuti hakkab olema varasema Nurme teest moodustunud umbtäna lõpu asemel hoopis pea 3m kõrgusel paiknev viadukt koos suure liikluskoormusega maanteega. Seda alguses trassi mahamärkimise projektis polnud, seega selline muutus toob meile, kui vahetule naabrile vägagi arvestatava müra- ja lensaaste tõusu, rääkimata valguse mürast, mida tekitavad lõuna-edelalääne poolsel teel vähemalt 3m kõrgemal liiklevad 4m kõrged veokid, kui nad madala päikesega maanteel liikleavad (Joonis 3).



Joonis 3 Ühendustee pikiprofiil

Vastuväide 2

Sadeveekraavi likvideerimise soov/ettepanek võetakse teadmiseks põhiprojekti koostamise käigus.

Otsus:

1. Mitte arvestada ettepanekuga. Juuliku-Tabasalu ühendusteed süvendisse mitte projekteerida.
2. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Kergliiklustee nihutada võimalikult kinnistu piiri lähedale väljaspool puurkaevu hooldusala. Ristiku tänavale täispikkuses kergliiklusteed ja ületuskohta mitte projekteerida.
3. Arvestada ettepanekuga osaliselt. Nurme tunneli asemel kergliiklusteed mitte projekteerida. Nihutada Laagri-Harku suunalist Nurme bussipeatust teisele poole parklat Harku poole selliselt, et need peatused ei jääks kohakuti. Sadeveekraavi likvideerimise soov/ettepanek võtta teadmiseks põhiprojekti koostamise käigus.
4. Mitte arvestada ettepanekuga. Müratõkkeseinad rajatakse vastavalt uuringutele. Nimetatud kinnistul puuduvad kasutusluba omavad hooned.

Olen sellise põhjendamatult kõrgemale viidud teetrassi lahenduse vastu, kuna sellises lahenduses ei lepitud algselt kokku ja nüüd projekti muutes pannakse kõik teetrassi mõjualas elavad inimesed põhjendamatult oluliselt halvemasse olukorda. Niigi kaasneb uue teega müra ja ka saaste kasv.

Ettepanek 1

Kasutada teetrassi projekteerimisel ära looduslikku kallet Tabasalu poole ja rajada uus Juuliku-Tabasalu teetrass esialgsele projektile vastavalt kanali lahendusena langusega Tabasalu suunas. Sadevesi trassi äärtes pole probleemiks, sest see saab loodusliku kallet pidi juhitud Tabasalu poole, sest seal on igal juhul madalam. Nii häirib tulevikus uus ühendustee kohalikke elanikke vähem, sest lisaks projekti eesmärgile „tõsta teed läbivate liiklejate liiklusohutust ja sõidumugavust“ ei tohi seda teha tee äärsete elanike elukvaliteedi arvelt. See puudutab ka mitte vahetult teega piirnevaid elamualasid. Süvendis tee tagaks kohalikele elanikele oluliselt väiksema mürakoormuse.



Ettepanek 2

Juhul kui Nurme tee ja Ristiku tee vahelise kergliiklustee rajamine on vältimatu, siis soovin, et antud kergliiklustee (Joonis 5):

- kulgeks võimalikult otsejoones ja pöörduks risti Nurme teega.
- asetseks põhjapoolsel tänavaküljel (jalakäijad on vähem varjus).
- oleks rajatud täismahus Ristiku tänava sõidutee pikendusena Instituudi teest koos sõiduteega ja Instituudi teel jalakäijate ületuskohaga.



Joonis 5 Ristiku-Nurme tee ristmik

Ettepanek 3

Muuta uue ühendustee ja Nurme tee lahendust järgmiselt (Joonis 6) :

- Nihutada Nurme tee kergliiklussild (mitte tunnel, sest tee kulgeb kanalis) edasi koos bussipeatusega, et Ristiku teelt tulles oleks bussipeatus otse nähtav. Enamus seda bussipeatust kasutavatest inimestest liigub tulevikus mööda Ristiku tänavat.
- Likvideerida sadeveekraav, sest uus ühendustee lõikab selle kraavi paarkümmend meetrit eemal niikuinii läbi ja juhhib kogu pinnaselt valguva vee mujale. Nii saab ka Ristiku tee keerata paremini ülespoole risti Nurme teega.
- Viia bussipeatus edasi loogilisemasse kohta, kuhu on lihtsam (ja tundub jalakäijale otsem) liikuda.

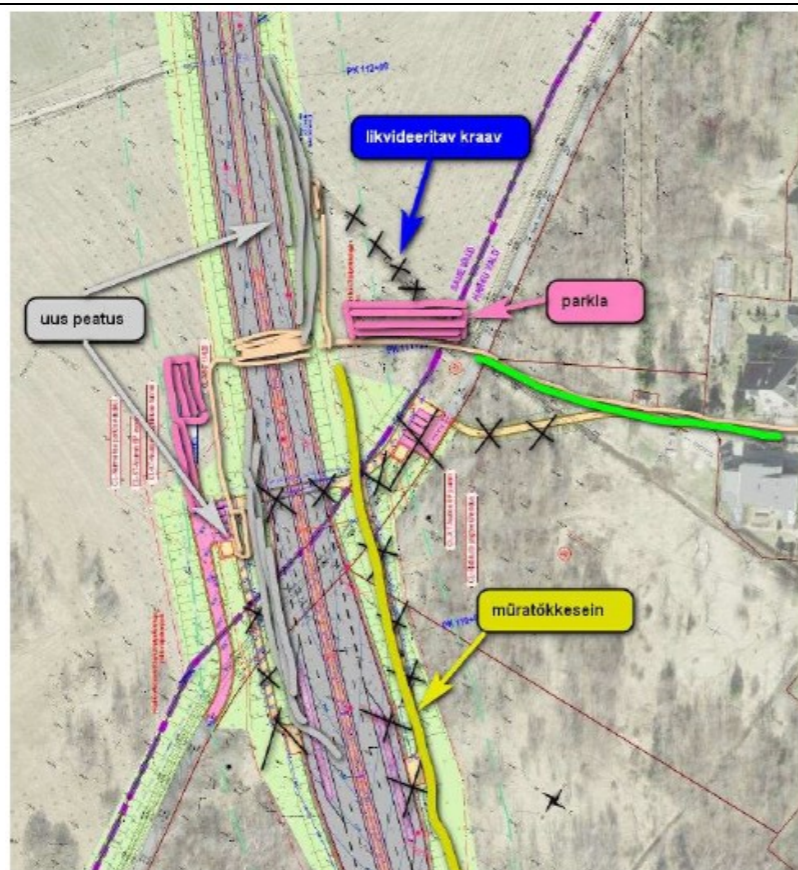


Joonis 6 Nurme tee lahendus

Ettepanek 4

Rajada piki uut trassikoridori müratõkkesein, sest Harku valla arengukava järgi on minu emale kuuluv kinnistu (Ristiku 9) näol tegemist tiheasustusala elamumaaga. Sellel oli algatatud ka detailplaneering enne esimest projekti 2003.a., kuid see lõpetati, kuna järjekordselt valmis üha järgmine esialgne ühendustee projekt (2+2 muudeti 1+1 teeks), mille tõttu polnud täit selgust täpsest lahendusest ja seetõttu ei saanud detailplaneeringuga edasi minna. Valla jaoks on tegu elamumaaga.

Ehk siis selline kokkuvõttev joonis:



Küsimused

1. Miks planeeriti uus Juuliku-Tabasalu ühendustee üle Paldiski maantee? Loogilist seletust sellele pole. Kas sellele uuele tõstetud teelahendusele on tehtud keskkonnamõjude hindamine?
2. Kust üldse tuli idee või vajadus suure kiiruseklassiga maantee äärde rajada bussipeatuseid? Samas Instituudi tee on juba terves ulatuses toimiva paralleelse ühistranspordiga. Juhul kui uue tee äärde tulevad bussipeatused, kas siis vanad peatused olemas oleva tee ääres likvideeritakse? See oleks halb mõte, sest tooks kaasa kohalikele elanikele täiendavalt pikenenud teekonnad peatusteni, sest praegu asetsevad peatused tihedamalt Instituudi teel vahetumas läheduses elamutele. Ehk ühistranspordi kättesaadavus halveneks nii kohalikele elanikele.
3. Kas projekteerijad on teadlikud sellest, et Harku alevikku planeeritud siseneval põhimagistraalteel mööda Uus tänavat on raskeveokite piirang, kuna tee möödub kaitsealusest tammede alleest? Paluks leida teine alternatiivtee (nt. Tähetorni tänavalt Aia tänava kaudu).
4. Miks ei näe projekt ette Harku aleviku elanikele normaalset alternatiivi Tallinna suunalt tultes? Hetke projekti järgi peavad elanikud Paldiski maanteelt likvideeritud vasakpöörde tõttu sõitma vähemalt 3,5km ringi (Tabasalu ristmiku kaudu), et jõuda Harku aleviku keskusse. See läheb kindlasti vastuollu projekti eesmärgiga tõsta liiklustravalisust ja sõidumugavust, kuna toob kaasa kohalikele elanikele pealesunnitult mõttetu igapäevaseid lisakilomeetreid, ehk niiviisi ei täida ju projekt oma eesmärki.

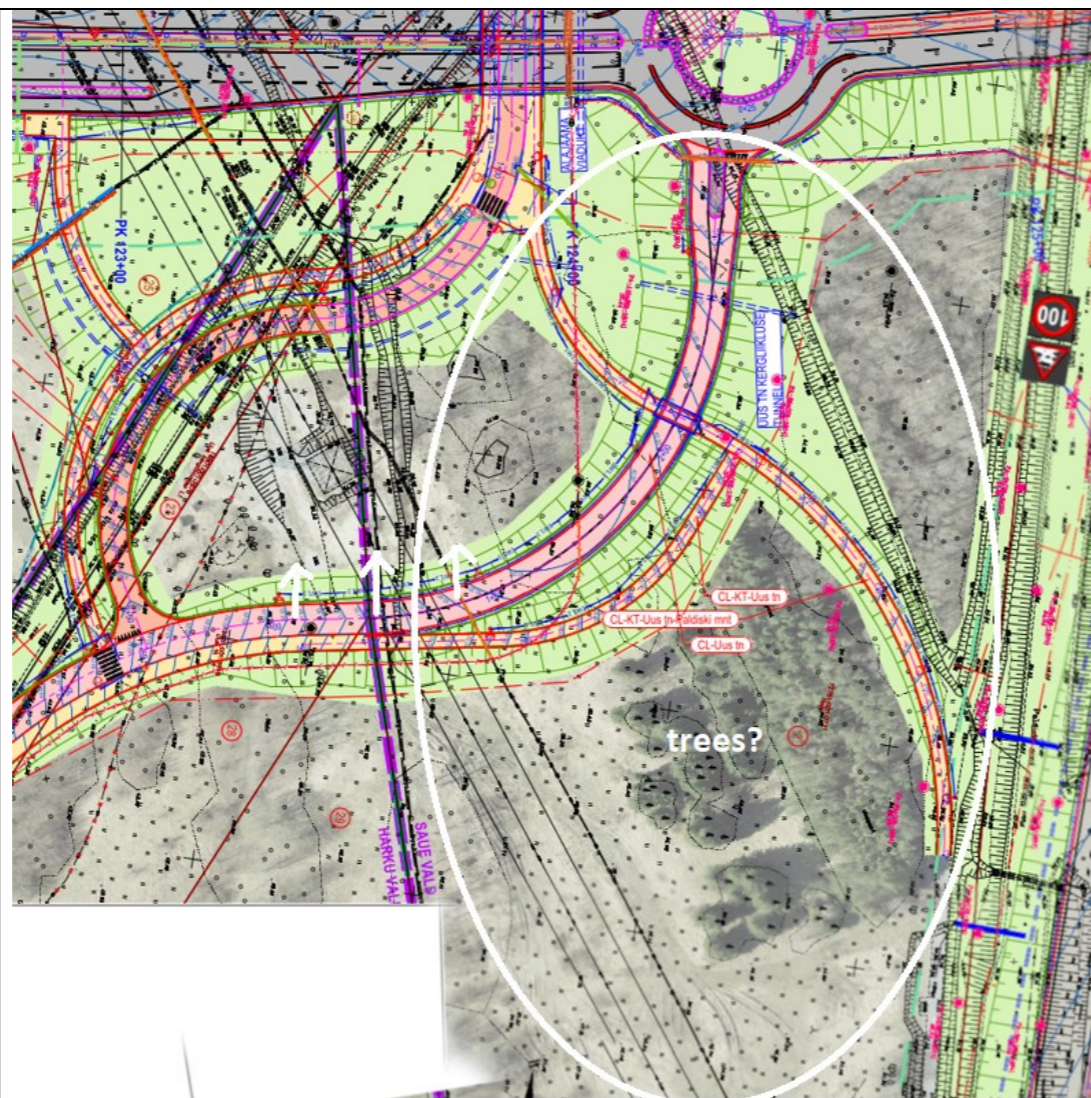
Soovin olla edaspidi lisatud projekti menetlusse kui projektist puudutanud maaomanik. Samuti olen valmis andma nõu kõikidele Nurme teed ja lähiümbrust puudutavatele projektidele kui kohalik elanik.

15.	Kaasiku tee 2 72601:001:1591 Kaasiku tee 1 72601:001:1590 Vana-Kaasiku 72601:001:1589	/.../ Miles Kinnisvara OÜ-le (registrikood 11167281) kuulub projekteerimistingimustega hõlmatud alal kinnistu Alliku küla, Kaasiku tee 2 (72601:001:1591) Kinnistul asub detailplaneeritav üldplaneeringujärgne elamuarendus. /.../ kuuluvad füüsilise isikuna järgmised projekteerimistingimustega hõlmatud alal asuvad kinnistud: 1) Alliku küla, Kaasiku tee 1 (72601:001:1590). Kinnistule on 04.06.2021 antud kehtiv ehitusluba üksikelamu ja abihoone püstitamiseks. 2) Alliku küla, Vana-Kaasiku (72601:001:1589), Kaasiku tee 1 elamut teenindav maatulundusmaa.
-----	--	--

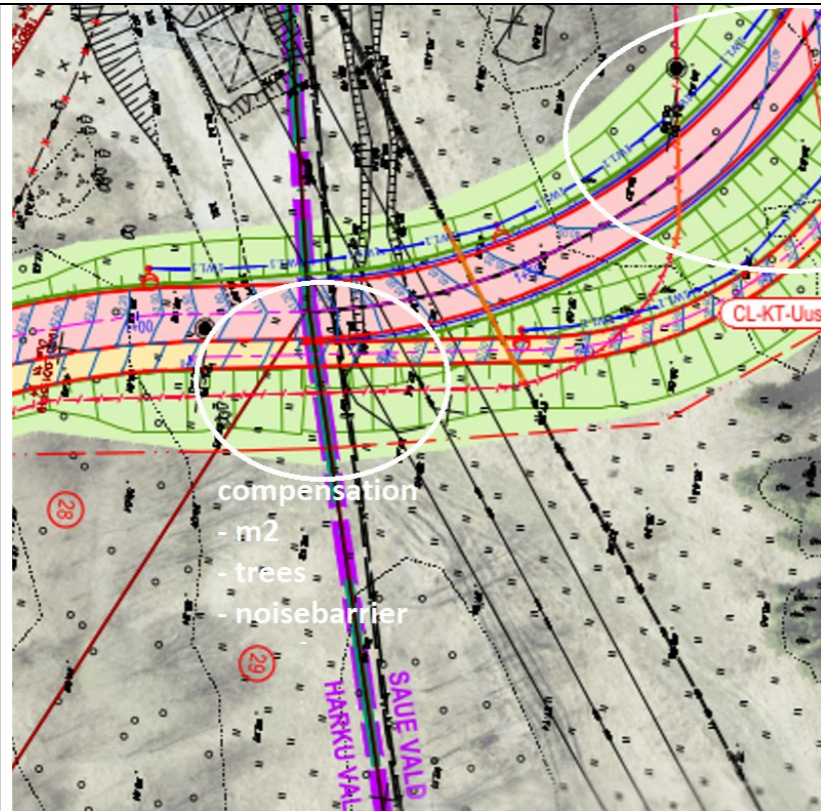
<p>Põhjendus:</p> <p>1. Kaasiku tee on kavandatud 2019 a. Selektor Projekt OÜ töös ning sellega arvestab ka Saue valla üldplaneering (Üldplaneeringu kaardile on kantud planeeritavad ja rekonstrueeritavad teed ning raudteed sh Juuliku-Tabasalu ühendustee koos liiklussõlmedega - vastavalt Maanteeameti poolt koostatud projektidele, täpsustades perspektiivseid ristmikke ja risteid. Arvestatakse võimalusega selle perspektiivseks laiendamiseks 2+2 sõidurajaga maanteeks koos</p>

<p>12.01.2023 e-kiri</p>	<p>Käesolev seisukoht ja vastuväide on esitatud allakirjutanu füüsilise isiku ja Miles Kinnisvara OÜ juhatuse liikmena ja käsitleb kõiki kolme kinnistut.</p> <p>1. Vastuväide projekteerimistingimuste eelnõus esitatud lahendusele Projekteerimistingimuste ja esialgse eelprojekti kohaselt on kavandatud kinnistutele riigitee uus koridor (CL MNT11420), riigiteeäärne kogujatee (CL-Instituudi tee kogujatee) ja uus vallatee (CL-Kaasiku ühendustee). Üldplaneering näeb ette uue riigitee koridori. Projekteerimistingimustega kaldutakse kõrvale üldplaneeringuga kavandatud lahendusest ning nähakse ette täiendavad ühendusteel, mis jäävad väljapoole üldplaneeringu järgset riigitee koridori. Projekteerimistingimusega nähakse ette täiendav riigiteeäärne kogujatee, mis on kavandatud üldplaneeringu järgsest koridorist välja ja ca 70 m Vana-Kaasiku kinnistu sügavusse ning on olemasolevast maapinnast tõstetud kõrgemale (sild üle maantee). Esitan vastuväite lahendusele, mis ulatub üldplaneeringuga kavandatust kaugemale Vana-Kaasiku kinnistule. Teen ettepaneku nihutada kogujatee raadius loode suunas Toominga kinnistu (72701:001:0294) olemasoleva metsa piirile eesmärgiga vähendada omandiõiguse riivet, säästa väärtuslikku põllumaad ning säilitada toimivat rohevõrgustiku koridori. Alternatiivina on sobiv ka kogujatee asukoht, mis oli märgitud Selektor Projekt OÜ eskiisprojekti versioonis. Kaasiku ühendustee on kavandatud kinnistuid läbivate kõrgepingeliinide idapoolsele servale kõrgepingeliinide kõrval. Vana-Kaasiku kinnistut läbivad kahed paralleelsed kõrgepingeliinid. Esitan vastuväite mistahes lahendusele, mis toob Vana-Kaasiku kinnistule kaasa täiendava ühendusteest tuleneva maakasutuse või kaitsevöönditest tulenevad kitsendused. Teen ettepaneku nihutada nimetatud Kaasiku ühendustee olemasolevate kõrgepingeliinide vahelisele alale ca 70m lääne suunas, eesmärgiga vältida täiendava maakasutuse ja uute kaitsevööndite tõttu täiendavate riivete tekkimist ning võimaldada maa eesmärgipärast kasutamist.</p> <p>2. Ettepanek kinnistute omandamiseks riigile ja vahetamiseks riigile kuuluva kinnisasjaga Alternatiivina punktis 1 esitatud vastuväidetele teen ettepaneku kõigi vajalike kinnistute (nii Miles Kinnisvara OÜ le kui /.../ kuuluvate) osas kruntida välja vajalikus ulatuses maa alad ning vahetada need riigile kuuluva kinnisasjaga. Riigile kuulub Saue vallas Alliku külas maatulundusmaa sihtotstarbega Kivila maaüksus (katastritunnus 72601:001:1406), mis vastab KAHOS § 24 lg-s 3 kinnistute vahetamiseks sätestatud tingimustele. Arvestades kinnistute paiknemist samas piirkonnas on võimalik tee-ehituseks vajaliku maa vahetamine sama pindalaga riigile kuuluva maatükiga. Kinnistute riigile omandamise ja vahetamise korral taotlen enda kaasamist kinnistute hindamise menetlusse.</p>	<p>vastavate eritasandiliste ristmikuga). Kaasiku tee ja Instituudi viadukt on kavandatud üldplaneeringuga määratud tee koridori, kus on lubatud lahenduste täpsustamine järgmistes projekti etappides. Lahendused, k.a Kaasiku ühendustee asukoht on majanduslikult ja tehniliselt kõige optimaalseim. Kaasiku tee asukoht on paika pandud koostöös Saue vallaga sh on see kantud ka Saue valla üldplaneeringusse.</p> <p>2. Võtame esitatud info teadmiseks ning maade omandamise menetluse käigus kaalume võimalusel ettepanekut, mille kohaselt soovitakse kinnistute vahetamist riigile kuuluva kinnisasjaga (vastavalt KAHOS § 22 lg-le 1).</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mitte arvestada ettepanekuga. Mitte nihutada kogujatee raadiust loode suunas Toominga kinnistu (72701:001:0294) olemasoleva metsa piirile. 2. Ettepanek võtta teadmiseks. Kaaluda ettepanekut, mille kohaselt soovitakse kinnistute vahetamist riigile kuuluva kinnisasjaga.
<p>16. Sepa 19814:001:0160 12.01.2023 e-kiri</p>	<p>Projekteeritud lahenduses riigitee hakkab osaliselt paiknema ARENDVARA OÜ-le kuuluval Sepa maaüksusel (19814:001:0160).</p> <p>ARENDVARA OÜ on kinnistu omanikuna kavandanud teostada maaüksusel elamuarendust, mille kinnituseks on asjaolu, et kinnistu suhtes on Harku Vallavalitsuses toimunud detailplaneeringu menetlus elamukruntide moodustamiseks ja korterelamute püstitamiseks (DP menetlus algatati 15.04.2003). Planeeringumenetlus soikus muuhulgas põhjusel, et uue ühendustee rajamise plaan oli teada, kuid ei olnud selge riigimaantee täpsem lahendus ja maavajadus ning jäädi ootama selles osas selgust. Samas, uue ühendustee mõlemas küljes paiknevad selle piirkonna elamuehituse suured alad (vahetus naabruses elamukrundid Kalju, Pae, Ristiku, Heina jt tänavatel ühel pool ja Nurme põik/Nurme teel teisel pool), kusjuures tee mõlemale küljele on projekteeritud ka täiendavaid elamukrunte. Ruumiplaneerimise seisukohalt on igati loogiline, et Sepa maaüksus muutub samuti elamuehituse alaks.</p> <p>ARENDVARA OÜ hetkeseisuga põhimõtteliselt aktsepteerib kõnealuse riigitee rajamist selliselt, et see ulatub tema omandis olevale kinnistule, tingimusel, et see projekteeritakse viisil, mis arvestab maksimaalselt omaniku huvidega oma kinnistu edasisel kasutamisel ja arendamisel. ARENDVARA OÜ esitab alltoodud märkused, mida palume edasises tee projekteerimises omaniku poolse tingimusena arvesse võtta.</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Võtame ettepaneku teadmiseks ning võimalusel lahendame kergliiklustee ühenduse (mis on ühendatud Nurme kergliiklustunneliga) Sepa kinnistu idapoolsele osale kuni kinnistu piirini põhiprojektis. 2. Müraleevendusmeetmeid on võimalik kavandada vastavalt projekti piiridele ning müraseinte asukohtade valikul lähtutakse mürauuringu tulemustest, mis on koostatud vastavalt ministri määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise määramise ja hindamise meetodid“ järgi. Piirnorme ületavates kohtades rajatakse müratõkked eluhoonele kasutusluba omavatele hoonetele, mille kontroll toimub Ehitisregistri alusel. Kuna Sepa kinnistul puuduvad olemasolevad hooned, siis müraleevendusmeetmeid ei kavandata. 3. Vastavalt projekteerimistingimuste eelnõu punktile 5.7.2 nähakse ette sadevete lahendamine.

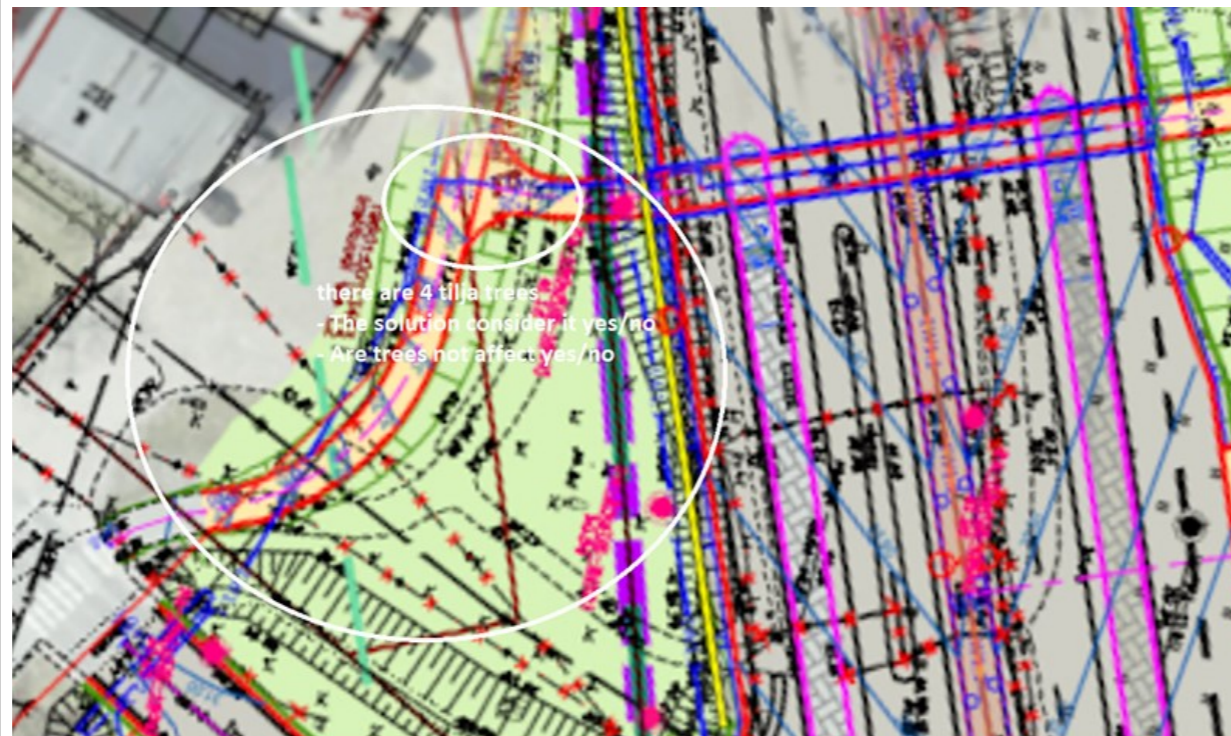
		<p>1. Uus tee poolitab Sepa maaüksuse kaheks eraldi maatükiks. Kinnistu lääneservas asuv tee “Nurme Põik” muutub uue tee valmimisel väikese parklaga lõppevaks kaheks tupikteeks, mis tagab jalakäijatele ja kergliiklusele küll läbipääsu, kuid ei taga asendiplaanilt nähtuvalt juurdepääsu Sepa maaüksuse idapoolsele osale. Kergliiklustee bussipeatusesse kulgeb ka üle Sepa maaüksuse idapoolse jääva nurga, kuid kõrguste vahe tõttu ei ole kergliiklusteel tegelikult kasutatavat ühendust ülejäänud kinnistu osaga. Arvestades ka PT eelnõu punkti 5.3.2, palume lahendada kergliiklusteele juurdepääs ka Sepa kinnistu idapoolsele osale.</p> <p>2. Arvestades, et nimetatud kinnistut soovitakse hakata kasutama elamuehitusmaana, on oluline ka uut teed ümbritsevate müratõkete olemasolu. Palume müratõkkesid projektis ette näha.</p> <p>3. Maaüksusel on mitmed kuivenduskraavid, mis on liigvee ärajuhtimiseks vältimatud. Projektis vajab lahendamist, kuidas on tulevikus võimalik nimetatud ala drenažeerimine, sh vee ärajuhtimine (PT punkt 5.7.2). Kas vesi liigub ka uue tee alt läbi või on sinna jäetud mõni ühenduskäik pisiloomadele? Tee muldkeha toimimine veepidemena ja teelalt kogutav vesi ei või hakata negatiivselt mõjutama. Sepa maaüksuse niiskusrežiimi, mistõttu on vajalik tagada vihma- ja pinnavee ärajuhtimine alalt.</p> <p>4. Arvestades, et tee rajamine poolitab omaniku kinnistu kaheks, vajab juba teeprojekti raames lahendamist küsimus, millised on võimalused teenindavate kommunikatsioonide ühendamiseks teemaa kaudu.</p> <p>Palume riigitee projekteerimisel eeltoodud tingimusega arvestada.</p>	<p>4. Käesolevas projektis arvestatakse olemasolevate kommunikatsioonidega ning vajadusel nähakse ette nende ümberehitamine. Uute kommunikatsioonide paigaldamiseks teemaale ja teekaitsevööndisse tuleb taotleda tehnilised tingimused Transpordiametilt. Antud hetkel on käimas projekteerimistingimuste menetlus, mille raames selliseid tingimusi ei väljastata.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Võtta arvamuse teadmiseks. Projekteerida võimalusel kergliiklejate juurdepääs Sepa kinnistu ida poolsele alles jäävale osale kuni kinnistu piirini. 2. Mitte arvestada ettepanekutega. Müratõkkesid mitte projekteerida. 3. Arvestada ettepanekuga. Lahendada sadevete ärajuhtimine riigitee alt ja arvestada, et teelalt kogutav vesi ei tohi hakata negatiivselt mõjutama Sepa maaüksuse niiskusrežiimi. 4. Mitte arvestada ettepanekuga. Teeprojekti raames mitte käsitleda võimalusi teenindavate kommunikatsioonide ühendamiseks teemaa kaudu.
17.	<p>Instituudi tee 12 19801:001:3699</p> <p>17.01.2023 e-kiri</p>	<p>Esitan teile mõned ettepanekud ja küsimused seoses riigitee nr 8 Tallinn–Paldiski kilomeetrite 11-14 Tähetorni–Harku lõigu ja Harku eritasandilise ristmiku eelprojektiga Baula Arenduse poolt kellele kuulub Instituudi tee 12 kinnistu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kas ringteelt mahasõit saaks olla teistsuguse nurga all, et vähendaks ala mis meie maalt ära lõigatakse (alloleval pildil noolega märgitud) ? 2) Mis on situatsioon puudega kogu selle ala peal. Täna on elektriliini alt rajatud koridor ja mõlemal pool ilusti kasvavad puud mis takistavad müra ja tuulelevikut meie kinnistule ? 	<p>Põhjendus:</p> <p>Esitatud küsimustele vastatud eraldi 13.02.2023 e-kirjaga ning muuhulgas põhjendatud tee ja sõlmede geometria valikut. Lisaks selgitatud, et puude likvideerimine toimub projekti realiseerimiseks vajalikus mahus, eesmärk on säilitada võimalikult palju puid. Täiendavaid ettepanekuid ei saanud, mistõttu loetakse, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p> <p>Otsus:</p> <p>Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>



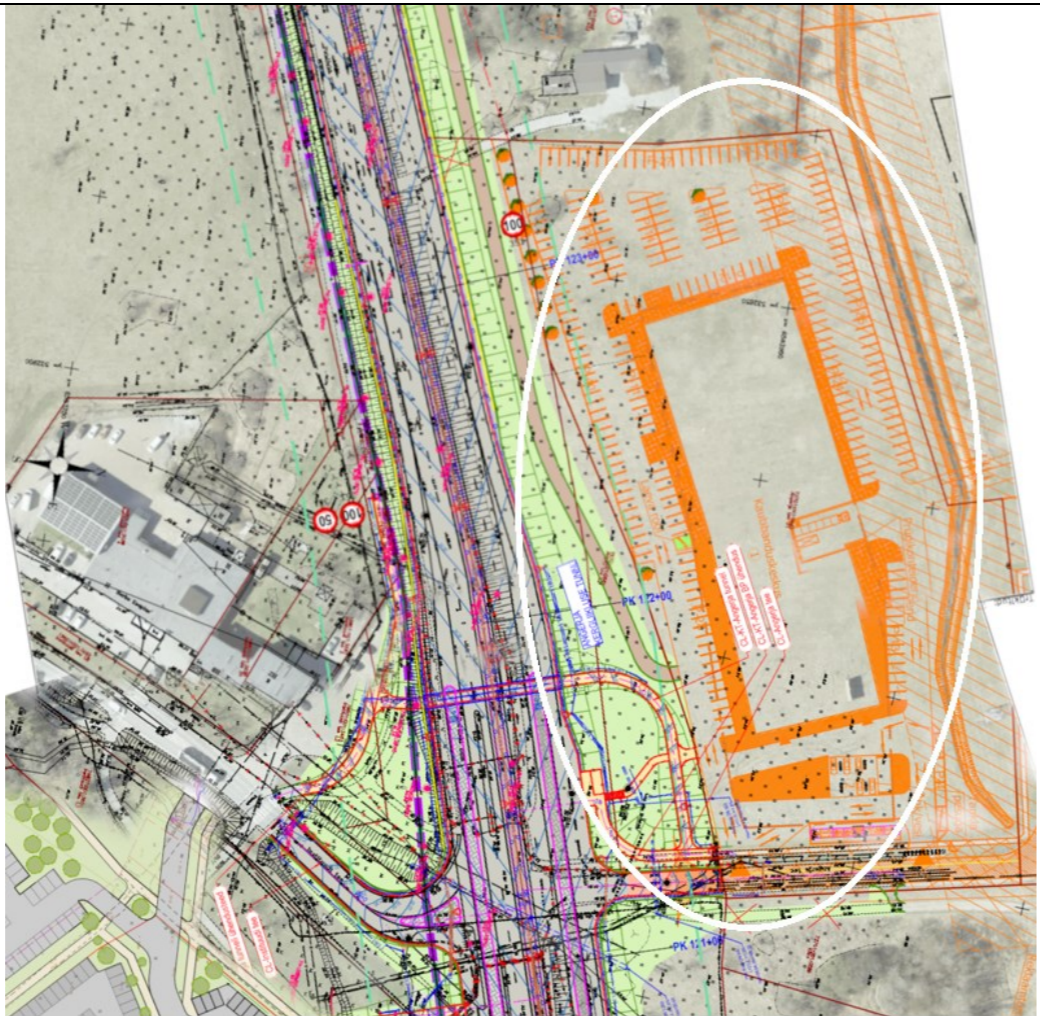
- 1) Kui kõrgeks muutub tee võrreldes tänase maa tasapinnaga ? Kas olen õigesti aru saanud, et tee tasaping tõuseb kuni +20m võrreles tänasega. Kas meie kinnistuga piirduv tee jääb samale tasapinnale võrreldes tänasega ?
- 2) Meie paan on olemasolevat aedikut laiendada krundi piirini, et saaksime laiendada alal olevate loomade jaoks karjamaast igat ruutmeetrit. Kui me laiendame ja paneme korraliku aia loomadele ja projekti raames peab see muutuma, kes siis maksab kinni aia ümbertõstmise?
- 3) Ei ole aru saada, mis juhtub puudega antud alal.
- 4) Kas müratõkked rajatakse kogu piirile meie krundiga, vältimaks loomade ärritust uue tee rajamisel?
- 5) Mis sorti teekattematerjali kasutatakse? Selle all peame silmas, mis sorti asfaldit.
- 6) Mis sorti valgustuslahendust kasutatakse. Kas välditakse valgusreostust meie kinnistule ?



1) hetkel kasvab väiksema ringiga märgitud alal neli ilusat suurt pärnapuud, kas need säilitatakse jalakäiate tunneli alla?



Kas oskaksite valgustada antud kaubanduskeskude detailplaneeringut. Hetkel plaani järgi pole aru saada. Kust oleks võimalik sellekohta informatsiooni saada?

		
<p>18. Koru põik 9 72701:001:2081 12.01.2023 e-kiri</p>	<p>Alliku küla Koru põik 9 elanikuna ütlen, et ei soovi Alliku küla läbiva teelõigu ehitamist 2+2 maanteeks. Juba praegu on olemasolevast 1+1 teest lähtuv tajutav liiklustihedus ja mürafoon väga häiriv. Sõidutee on olemasoleva müratõkke seina suhtes nii palju kõrgemal, et kõik sõiduautodest kõrgemad sõidukid on visuaalselt üle müratõkkeseina nähtavad ja nende sõidukite tekitavat müra müratõkkesein efektiivselt summutada ei suuda. Eelkõige on suurem mürafoon tajutav elamu teisel korrusel, aga üsna samasugune müra on tajutav ka esimesel korrusel. Mürafooni suurendab kindlasti ka asjaolu, et vaatamata kehtestatud kiirusepiirangutele sõidetakse sellel teelõigul keskmiselt oluliselt suurematel kiirustel.</p> <p>Eelnev jutt kirjeldab juba olemasolevat olukorda, rääkimata siis juba olukorrast, kus nimetatud maatelõik on 2+2 ja väidetavalt ka veel kõrgemal elamute ja olemasoleva müratõkke seina suhtes.</p>	<p>Põhjendus: 2+2 sõidurajaga lahendust ei rajata I etapis ning seetõttu selguvad ka selles lõigus lõplikud välja ehitamisele kuuluvad lahendused (piirid, I etapi maanteetrassi täpne asukoht, I etapi müraseinte asukohad, materjalid, teetrassi kõrgus jne) põhiprojekti koostamise käigus. Laagri ja Harku vaheline lõik rajatakse I etapis 1+1 lahendusele ning ehitatakse välja ette nähtud kergliiklustunnelid. Müraseinte asukohtade valikul lähtutakse mürauringu tulemustest, mis on koostatud vastavalt ministri määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise määramise ja hindamise meetodid“ järgi. Piirnorme ületavates kohtades rajatakse müratõkked eluhoonele kasutusluba omavatele hoonetele, mille kontroll toimub Ehitisregistri alusel.</p> <p>Kuna kirjas puudusid konkreetsed ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõu osas, siis võetakse seisukohad teadmiseks.</p> <p>Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
<p>19. Toominga 72701:001:0294</p>	<p>Meie küsimused ja ettepanekud puudutavad järgmist lõiku, mis on seotud Instituudi tee veaduktiga ja meie omandis oleva kinnistuga mida antud lahendus puudutab.</p>	<p>Põhjendus:</p>

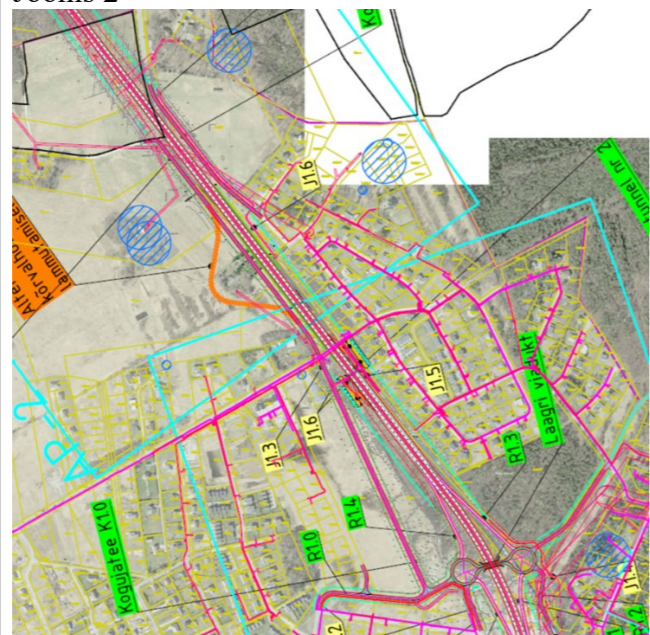
23.01.2023 e-kiri

1. Mis probleemi viadukt ikkagi lahendab? Mis on viadukti ehitamise majanduslik põhjendus, veadukt maksab ilmselt kordades kordades rohkem kui teha autode tunnel Nurme tee otsa.
2. Kuidas kaasiku tee äärsed elanikud saavad sõita Laagrisse? Väljavõte selgituskirjast: Varasema lahenduse puhul puudus hea ühendus olemasoleva Instituudi tee ja Laagri sõlme vahel, mis võimaldaks mh ka kohaliku bussiliikluse korraldamist (varasemalt võimaliku läbipääsud vaid pika ringiga läbi elamualade). Palun selgitage kuidas see paraneb? Bussi peatusi pole planeeritud olemasolevale Instituudi teele? Instituudi tee planeeritud veadukti pikendus lõppeb Kotka tänava otsas ja edasi Laagrisse tuleb sõita läbi Kotka tn. Ümbruse asumi, ringiga läbi elamualade. See pole kuigi mõistlik lahendus. Miks pole tehtud kogumisteed kohe edasi Laagri ristmikuni nagu oli ette nähtud varasemas projekteeritud versioonis? (joonis 2) Kogumistee ehitus on edasi lükatud määramata ajaks, kehtestatakse muu detailplaneeringuga.
3. Kuidas pääsevad Kaasiku tee äärsed elanikud jalgsi Harku metsa terviseradadele ja praegusle kergliiklusteele, mis on Instituudi tee ääres? Jalakäijate radu pole projekteeritud nii kavandatavale Instituudi tee veaduktile kui ka selle pikendusele?

Joonis 1



Joonis 2



Vastatud eraldi 13.02.2023 e-kirjaga ning muuhulgas selgitatud, et projekt lahenduse koostamise on olnud kaasatud kohalikud omavalitsused, kellega koostöös on leitud majanduslikult, tehniliselt ja liiklusohutum lahendus. Projekteeritud lahenduse kohaselt kasutab kohalik liiklus ära olemasolevat Instituudi teed ja hakkab edaspidi liikuma mööda Instituudi tee viadukti selle asemel, et suunata sõidukid kitsale Nurme teele, mille rekonstrueerimist lähiajal ette ei ole nähtud. Kaasiku tee ja Instituudi viadukt on kavandatud üldplaneeringu koridori, kus on lubatud lahenduste täpsustamine järgmistes projekti etappides. Nurme sõidukitunneli asendamine jalakäijate tunneliga vähendab riigitee muldkehandi maksumust ja tunneli enda ehitusmaksumust. Vabanev rahastus on suunatud Instituudi tee ühendamiseks teise viaduktiga ja seesugune viis tekitab loomupärasema ja otsema kogujateede lahenduse ja annab võimaluse kasutada suuremas mahus olemasolevat Instituudi teed. Selline lahendus on asjakohasem kiiresti kasvava elanike arvuga Alliku küla elanikele, samas võimaldab ilma suure lisatiiruta jõuda sobivale teesuunale ka väiksema arvulisel Juuliku-Tabasalu teest edelasse jääval Harku aleviku elanikel.

Kuna kirjas puudusid konkreetsed ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõu osas, siis võetakse seisukohad teadmiseks.

Otsus:

Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.

b. 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 nimi	Katastriüksuse tunnus
Aia põik 10	19801:001:4700
Aia põik 12	19801:001:4702
Aia põik 14	19801:001:4704
Aia põik 2	19801:001:3026
Aia põik 3	19801:001:3031
Aia põik 4	19801:001:3027
Aia põik 5	19801:001:4696
Aia põik 7	19801:001:4697
Aia põik 8	19801:001:4698
Aia põik L1	19801:001:4708
Aia tänav L6	19801:001:4693
Aiandi tee 3	72701:001:0844
Alajaama tee 8 // Harku alajaam	72701:001:0138
Alajaama tee L2	72601:001:0830
Altmäe tee 1	72701:001:0076
Altmäe tee 11	72701:001:0160
Altmäe tee 3 // Tiigi	72701:001:0770
Altmäe tee 4	72601:001:1424
Altmäe tee 5	72701:001:0601
Altmäe tee 6	72701:001:0790
Altmäe tee 7	72701:001:0818
Altmäe tee 8	72701:001:0064
Altmäe tee 9	72701:001:0159
Angerja tee 30	72701:001:0677
Angerja tee 31	72701:001:0663
Angerja tee 32	72701:001:0664
Angerja tee 33	72701:001:0675
Angerja tee 34	72701:001:0666
Angerja tee 35	72701:001:0665
Angerja tee 36	72701:001:0668
Angerja tee 37	72701:001:0676
Angerja tee 38	72701:001:0751
Angerja tee 39	72701:001:0667
Angerja tee 40	72701:001:0739
Angerja tee 41	72701:001:0674
Angerja tee 42	72701:001:0735
Angerja tee 43	72701:001:0678
Angerja tee 44	72701:001:0748

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Angerja tee 45	72701:001:0673
Angerja tee 47	72701:001:0672
Angerja tee 49	72701:001:0671
Angerja tee 53	72601:001:0291
Angerja tee 57	72701:001:0738
Angerja tee 59	72701:001:0737
Angerja tee 61	72701:001:0736
Angerja tee L1	72701:001:0679
Angerja tee L2	72701:001:0681
Angerja tee L3	72701:001:0682
Angerja tee L4	72701:001:0753
Angerja tee L5	72701:001:0752
Angerja tee L6	72701:001:0747
Angerja tee L7	72701:001:0746
Angerja tee L8	72701:001:0745
Harku tee 4	72701:001:0594
Harku tee 4a	72601:001:1180
Harku tee 4b	72701:001:0067
Harku tee 6	72701:001:0128
Heina tn 7	1981:001:0172
Instituudi tee 1	19801:001:3861
Instituudi tee 12	19814:001:0271
Instituudi tee 2	19801:001:3697
Instituudi tee 2	19814:001:0062
Instituudi tee 2a	19801:001:3695
Instituudi tee 2a	19814:001:0061
Instituudi tee 4	19801:001:3089
Keila metskond 14	19801:001:4143
Keila metskond 395	19801:001:3193
Korku	72701:001:0019
Koru põik 7	72701:001:2080
Kotka tee 2	72701:001:0771
Kotka tee 4	72501:001:0205
Kotka tee 5	72701:001:0778
Lehtsaare	72701:001:0293
Lutsu	72701:001:0744
Metsavahi tee 1	72701:001:0488
Nurme põik 1	19814:001:0279

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Nurme põik 4	19814:001:0284
Nurme põik 6	19814:001:0286
Nurme põik 8	19814:001:0288
Nurme tee 15	19814:001:0394
Paldiski maantee T13	78401:101:1203
Paldiski maantee T47	78401:101:1292
Paldiski maantee T48	78401:101:1293
Paldiski mnt 164	19814:001:0551
Paldiski mnt 245c	78406:605:0012
Paldiski mnt 245f	78406:605:0014
Paldiski mnt 305	72701:001:1231
Paldiski mnt 432	72701:001:0085
Piigipuu tn 2	72701:001:1728
Piigipuu tn 4	72701:001:1727
Piigipuu tn 6	72701:001:1726
Pilliroo tn 42a	72601:001:0393
Põldsaare	72701:001:0292
Põlma	72701:001:0820
Pääsukese tee 1	72701:001:0508
Suurekivi	72701:001:0440
Tammelehe tee 11	72701:001:0379
Tammelehe tee 13	72701:001:0378
Tammelehe tee 15	72701:001:0377
Tammelehe tee 17	72701:001:0376
Tammelehe tee 21	72701:001:0374
Tammelehe tee 23	72701:001:0373
Tammelehe tee 27	72701:001:0371
Tammelehe tee 28	72701:001:0369
Tammelehe tee 31	72701:001:0368
Tammelehe tee 33	72701:001:0367
Tammelehe tee 35	72701:001:0366
Tammelehe tee 37	72701:001:0365
Tammelehe tee 39	72701:001:0364
Tammelehe tee 41	72701:001:0363
Tammelehe tee 43	72701:001:0362
Tammelehe tee 45	72701:001:0361
Tammelehe tee 47	72701:001:0359
Tammelehe tee 49	72701:001:0358

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Tammelehe tee 51	72701:001:0357
Tammelehe tee 9	72701:001:0381
Tammelehe tee 9a	72701:001:0458
Tammemäe	19801:001:2605
Tammi tee 2	19801:001:3057
Tammi tee 4	19801:001:3058
Timuti tee L2	72601:001:0829
Tuisu	72701:001:0087
Tähetorni tn 106	78406:605:0016
Tähetorni tn 108	78401:101:1039
Tähetorni tn 108a	78401:101:1362
Tähetorni tn 61a	19814:001:0395
Tähetorni tn 61b	19814:001:0136
Tähetorni tn 63	19814:001:0481
Tähetorni tänav T4	78401:101:1207
Uus kergliiklustee L1	19801:001:3978
Uus tn 10	19814:001:0553
Uus tn 11	19814:001:0555
Uus tn 11a	19814:001:0572
Uus tn 11b	19814:001:0135
Uus tn 12	19814:001:0554
Uus tn 13	19814:001:0556
Uus tn 15	72701:001:2059
Uus tn 27	72601:001:1182
Uus tn 6	19814:001:0549
Uus tn 8	19814:001:0550
Uus tänav L1	19814:001:0583
Uus tänav L2	19814:001:0557
Vanamänniku	72701:001:0732
Veerme tn 36	78401:101:1337
Volle	72701:001:0819
Väriheina tee 14	72601:001:0395
Väriheina tee 24	72601:001:0396
Ämari	72601:001:0803
Ämari	72601:001:0801

* 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).