

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

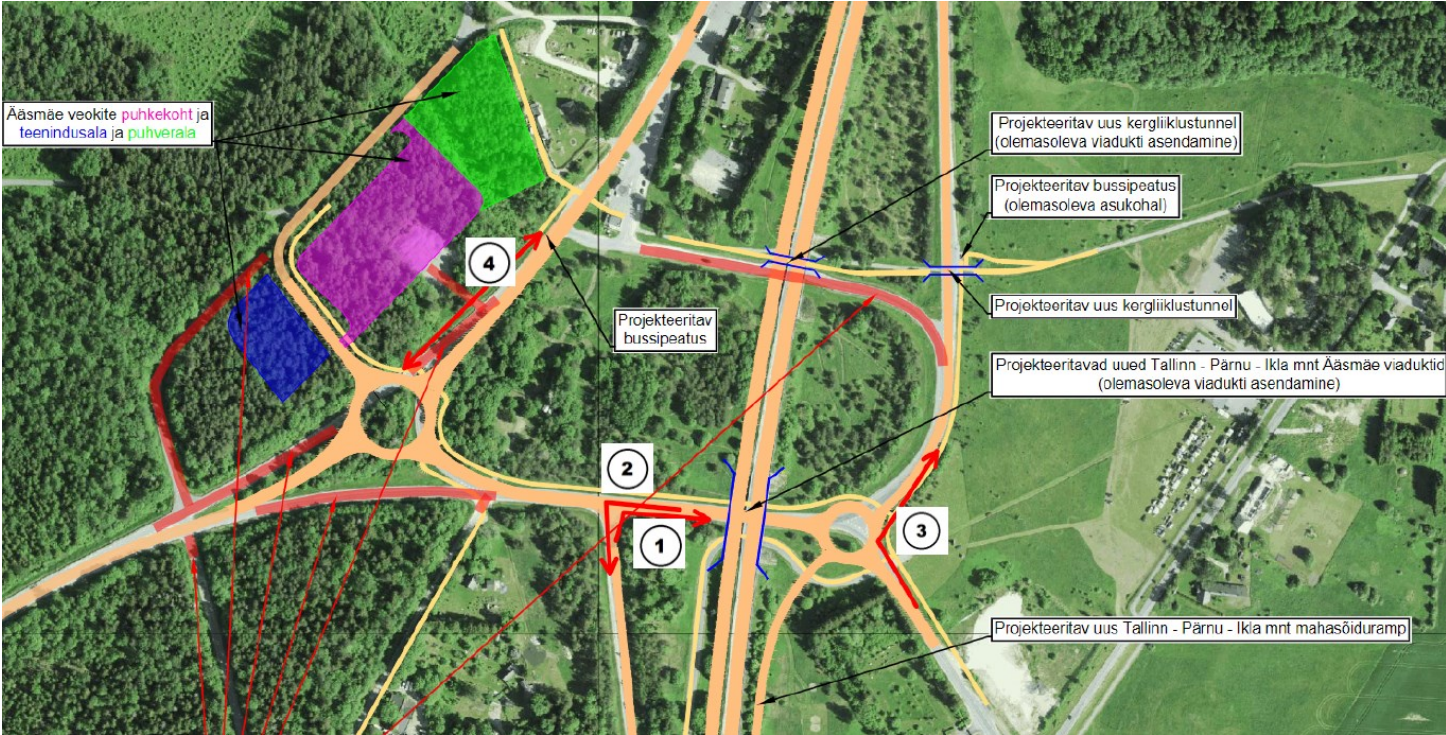
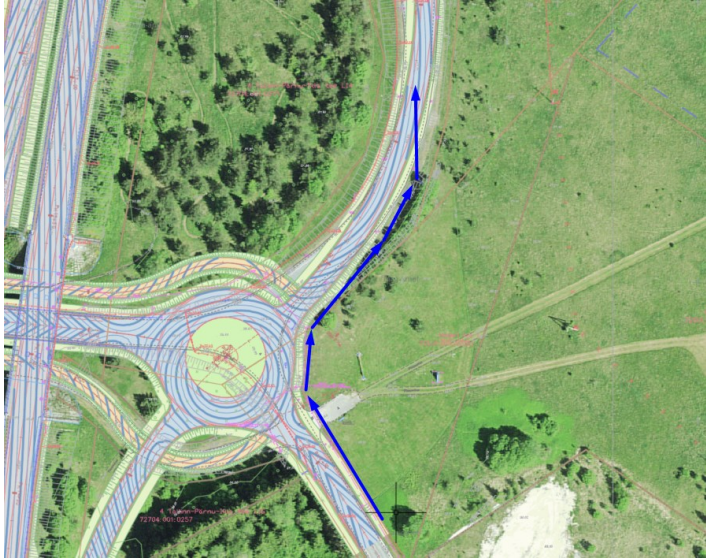
Käesolevas dokumendis kasutatakse pädeva asutuse põhjendustes läbivalt järgmisi lühendeid

nr	Õigusakt, dokument või muu viide	Tekstis kasutatav lühend
1	Majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimisnormid“.	Projekteerimisnormid
2	Eesti standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“	Linnatänavate standard
3	Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0- 44,0". Teemaplaneering on kehtestatud Harju maavanema 14.11.2014. a korraldusega nr 2133 ja integreeritud kehtivasse Harju maakonnaplaneeringusse.	Teemaplaneering
4	Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 11.12.2013. a määrus (EL) 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta	TEN-T määrus
5	Põhimaantee nr 9 Ääsmäe – Haapsalu – Rohuküla ja Ääsmäe ühendustee nr 3535 ristmikule kavandatav ringristmik	RR1
6	Ääsmäe ühendustee nr 3535 ja kõrvalmaantee nr 11247 Ääsmäe – Hageri ristmikule kavandatav ringristmik	RR2

1. ARVAMUSED

1.1.Puudutatud asutused ja isikud

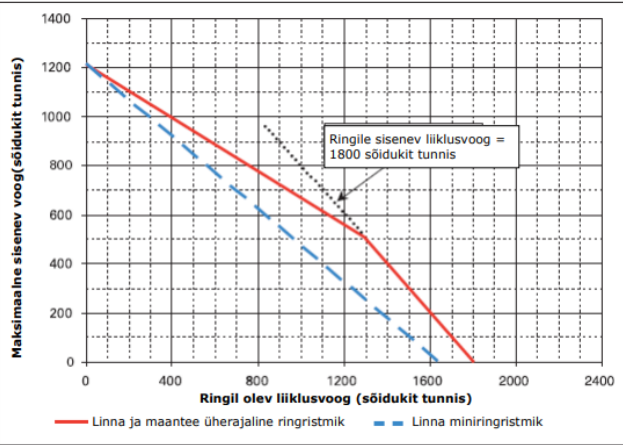
Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	AS Connecto Eesti 22.12.2022 nr 8-1/22-057/28789-2 (TRAM dokumendiregistris)	Eesti Lairiba Arendus Sihtasutus (ELA SA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 26,7-28,5 asuva Ääsmäe liiklussõlme rekonstrueerimise projekti alasse jäävad ELA SA sidevõrgu trassid. Projekteerimisel taotleda ELA SA sidevõrgu haldajalt, AS Connecto Eesti, projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides see kooskõlastada.	Põhjendus/selgitus: ELA SA sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, on 25.11.2022 väljastanud tehnilised tingimused nr TT2138HR Otsus: 1. Arvestada ehitusprojekti koostamisel tehniliste tingimustega nr TT2138HR 2. Ehitusprojekt kooskõlastada Eesti Lairiba Arenduse SA haldusega.
2	Muinsuskaitseamet 23.12.2022 nr 5.1-17.6/2028-1	Transpordiamet saatis Muinsuskaitseametile arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste eelnõu Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 26,7-28,5 asuva Ääsmäe liiklussõlme rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamiseks. Projekteeritaval lõigul ei asu kultuurimälestisi. Samuti ei ole seal piirkonnas teada arheoloogilisi leiukohti. Lähedusse ulatub kultuurimälestise Ääsmäe mõisa park, 18.-20. saj. (reg-nr 2956) kaitsevöönd, millele ei avalda ristmiku rekonstrueerimine olulist mõju. 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. Projekti kooskõlastamine Muinsuskaitseametiga ei ole vajalik.	Otsus: 1. Lisada projekti seletuskirja arvamuses toodud hoiatav lõik. 2. Võtta kirjas toodud info teadmiseks.
3	Põllumajandus- ja Toiduamet 12.01.2023 nr 6.2-1/505-1	Vastavalt ehitusseadustiku § 31 lg 4 olete esitanud Põllumajandus- ja Toiduametile arvamuse avaldamiseks projekteerimistingimuste eelnõu riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 26,7-28,5 asuva Ääsmäe liiklussõlme rekonstrueerimiseks. Põllumajandus- ja Toiduamet tuvastas, et eelnõus käsitletud projekteeritaval alal maaparanduseaduse mõistes maaparandusehitisi ei paikne. Tulenevalt eespool toodust ei ole Põllumajandus- ja Toiduametil projekteerimistingimuste kohta täiendavaid ettepanekuid ega vastuväiteid.	Otsus: 1. Võtta kirjas toodud info teadmiseks. 2. Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.

4	<p>Milko Milatskov Kernu Lasteaed-Kooli hoolekogu esimees</p> <p>13.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-3 (TRAM dokumendiregistris)</p>	<p>Käesoleva ettepanekute tegija arvates antud liiklussõlme isoloomustab keskmiselt mõõdukas liikluskoormus mis n.ö tipuaegadel muutub suureks ning mis on võrreldav Topi liiklussõlmega¹. Lisaks sõidukite arv igal aastal teedel suureneb.</p> <p>1. <u>Kernu-Muusika-Ääsmäe suunal sõidab koolibuss S9 mis viib lapsed Ääsmäe kooli.</u> Ettepanek:</p> <ul style="list-style-type: none">Projekteerida lühikene kiirendusrada, et sujuvamalt ühineda Haapsalu poolt tuleva liiklusvooluga. <p>2. <u>Ääsmäe-Muusika-Kernu suunal sõidab koolibuss S9 mis viib lapsed Ääsmäe koolist koju.</u> Ettepanek:</p> <ul style="list-style-type: none">Projekteerida vasakpöörde sooritajatele lühikene lisarada, et sõidukid ei takistaks liikumist nendele kes soovivad liikuda Haapsalu suunal Ääsmäe/Pärnu poolt. <p>3. <u>Ääsmäe/Maidla - Tallinna suunal liiklemine.</u> Ettepanek:</p> <ul style="list-style-type: none">Projekteerida n.ö. Turbo ringi põhimõttel Ääsmäe küla/Maidla-Tallinna suunal liikumiseks eraldi rida, et vähendada ringile pealesõitu ootavate sõidukite arvu. <p>4. <u>Kergliiklusteed.</u> Ettepanek:</p> <ul style="list-style-type: none">Ühendada Tallinna pool olev ja Haapsalu pool olev kergliiklustee tagamaks kergliiklejatele võimalikult sujuv liiklemine.  <p>¹ Ettepanekute esitaja kasutas andmeid mis on nähtavad antud interneti viitelt: https://www.transpordiamet.ee/liiklussageduse-statistika seisuga 08.01.2023. Autor ise kasutab Topi liiklussõlme igapäevaselt ning tipuaegadel on ringide peale saamine raskendatud. Statistikast on näha, et nii Ääsmäe-Haapsalu kui Topi liiklussõlme (tee 11420) läbib keskmiselt umbes 8000 autot ööpäevas.</p>	<p>Põhjendus/selgitus:</p> <p>1. Kavandatavad ringristmikud on plaanis ühendada 1+1 teega (50 km/h), mille sõidusuundasid eraldab liiklussaar. Kavandatav lahendus viib liikumiskiirused alla ning liiklusvooga on võimalik sujuvalt ühineda.</p> <p>2. Vasakpöörded toimuvad ohutult läbi ringristmike. Täiendavat vasakpööret põhimaanteele ei projekteerita.</p> <p>3. Turboringi tüüpi ringristmiku pole antud asukohta otstarbekas projekteerida (turboringil satuks ühele rajale vasakpöörde Haapsalu – Tallinn ja parempöörde Ääsmäe – Tallinn). Alternatiivina on võimalik kaaluda ringristmiku kaetud parempöörde põhimõttel (lisaradadega lahendust). Liiklustehniliselt selleks täna vajadust ei ole ning see eeldab Hageri tee 1 kinnisasjalt täiendava maa võõrandamist.</p>  <p>Otsus:</p> <p>1. Ettepanekut, projekteerida lühikene kiirendusrada, mitte arvestada.</p> <p>2. Ettepanekut, projekteerida vasakpöörde sooritajatele lühikene lisarada, mitte arvestada.</p> <p>3. Ettepanekut, projekteerida turboringi põhimõttel Ääsmäe küla/Maidla-Tallinna suunal liikumiseks eraldi rada, mitte arvestada.</p> <p>4. Projekteerida Harutee bussipeatuse ja kavandatava ringristmiku RR1 vahelisele lõigule kergliiklustee.</p>
5	<p>MTÜ Ääsmäe Külakogu</p> <p>25.01.2023</p>	<p>Saadam Ääsmäe KK poolt sellised ettepanekud:</p> <p>1. Koosolekul pidevalt kõlanud väitega, et rahastamine on väga raske e. raha tegelikult pole: loobuda poolikust projektist kui sellisest üldse.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Riigitee ümberehitamise alusdokument on Vabariigi Valitsuse poolt 01.12.2022 kinnitatud teehoiukava (THK) aastateks 2023-2026. Koos THK-ga kinnitab Vabariigi Valitsus</p>

<p>nr 8-1/22-057/28789-5 (TRAM dokumendiregistris)</p>	<p>2. Kui p.1 ettepanek tagasi lükatakse siis loobuda esitatud ideekavandist, kui mittesobivast ja teha uus ideeprojekt, kus Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Haapsalu/Virtsu (saared) peamised liiklusvoolud üksteisest eraldatakse (mitme silla või kolmetasandilise ristmikuga. Lisaks peab projekt kaasama Keila/Tuula ja Vana-Pärnu mnt. ristmiku liiklusvoo. Koosolekul kõlanud Transpordiameti põhjendus, et liiklusintensiivsus on selleks naeruväärne ei ole aktsepteeritav, sest näiteks Mäo ristis ning K.-Järve ning Jõhvi vahel on rajatud mitu viadukti ja ulatuslikke teedevõrgustikke - hoolimata nende suundada "naeruväärsest" liiklusvoost. Vt lisatud l.-voolude kaardiväljavõtted.</p> <p>3. Kui p.2 ettepanek tagasi lükatakse siis loobuda planeeritud miniringikeste kaskaadist ja selle asemel renoveerida olemasolev suur ringi. Sama loogikaga, mis Tallinna ringtee ja Peterburi rist või Tallinna ringtee ja Tartu mnt rist.</p> <p>4. Saarte ja Haapsalu suund on tänu oma tsüklilise praamide poolt põhjustatud hüppelise koormuse kasvu tõttu ristmikele eriline kogu Eestis. Sellega arvestamine on projektis meie hinnangul puudu. Palun selgitust ja põhjendust?</p> <p>5. Kui p.3 ettepanek tagasilükatakse siis parandada esitatud eskiisis pooliku lahendusega kergliiklusteed ja ühistranspordi peatused, kus kaks tunnelit oli välja mõeldud, aga viimane (üle Tallinnast välja suunaga Haapsallu) jäi lihtsalt ära ning lapsed ja elanikud ning rekkajuhid peavad silkama üle kahe-suunalise (ilma ülekäigukohata)</p> <p>6. Parandada Vana-Pärnu mnt. ristmiku lahendus, kus Keilasse saamiseks peab läbima mõlemad ringid vastasuunas ja veel hullem, et Pärnu mnt. Pärnu suuna pealesõidu kiirendusrajale tekitatakse uus Vana-Pärnu mnt. ristmik - oluliselt suurema kahepoolse liiklusega kui täna (praegu on kolm teeotsa selleks, mis hajutavad liiklusvoolude ristumist). Kui juba ringitamiseks läks siis teha nagu Keilas täna, et Tuula tee otsa veel üks ring ja Vana-Pärnu mnt. sinna välja tuua.</p> <p>7. Pärnu mnt. Pärnu suuna kogujatee kõvakattena olemasoleva kõvakattega kogujateeni välja ehitada.</p> <p>8. Lahendada olemasolevas eskiis projektis probleem, et piirkonnas tuuakse paljusid inimesi (lapsed/vanurid) autodega bussipeatusse. Esitatud lahenduses tuleb pärast seda Pärnu mnt. välja sõita ning alles ~4km kaugusel (Jõgisool) saaks Keila jõe silla alt Ääsmäele tagasi Kokku lisaks 8km!? Tänapäevase liikluskorralduse juures on toimiv lahendus olemas mõlemal suunal.</p> <p>9. Ettepanek - mitte rajada planeeritav rekkade parklat asumi ja liiklussõlme keskele. See suurendab ühe otseväljasõiduga ringristmikule oluliselt selle koormust! Väide, et ring laseb läbi 1'500 autot/tunnis (1 auto läbib ringi siis 2,4 sek???) on väheusutav, sest arvutustes ei ole arvestatud tipukoormusi ning reaalset koormavaid suundasid - praamide põhjustatud hetkelisi ja korduva tsüklilise liiklusvoo kasvu kordades.</p> <p>10. Ettepanek rajada suur rekkade parkla olemasolevasse kohta (vana Harutee "miilitsaputka parkla", puhkekoht) Pärnu mnt. kõrvale. See on Haruteest ainult 900m kaugusel e. teenused on täiesti kättesaadavad. Kasutada on selleks olemasoleva lahenduse kõrval olevat hektarite kaupa tühja heinamaad</p> <p>11. Müraseinte lahendused on tehtud "mürakaartide" ning "normide" järgi ning ei arvesta, et iga müra suurenemine (+120 km/h kõrge silla peal) on kohalikele elanikele häiriv - olenemata numbrist, mida nagu peaks taluma. Kaaluda mujal maailmas kasutatava lahenduse lisamist projekti, kus sildadel olev liiklus eraldatakse kohalikest põhimõtteliselt sillapealse "kanaliga" (seinad mõlemal pool).</p> <p>12. Kaasata projekti arutellu saartele sõitvad tallinlased ja Tallinna sõitvad saarlased/hiidlased eraldi teavituseks kasvõi praamid - seal aega tutvuta ja mõelda.</p>	<p>kõikide teehoiumeetmete indikatiivsed rahalised mahud ning ehitus- ja rekonstrueerimise meetmete objektide nimekirjad. Rahalised mahud kinnitatakse üldjuhul neljaks aastaks, ehk viimase teehoiukavaga kuni aastani 2026. Lisaks on THK peatüki 5 tabelis 2 esitatud TEN-T määruse nõuetele vastavaks ümberehitamist vajavate maantee teelõikude nimekirj, mille ehitustööde valmimise tähtaeg on 31.12.2030. Topi-Ääsmäe lõigu ümberehitamine on ettenähtud ehitada aastatel 2029-2030 ning sellesse perioodi veel rahastust ette nähtud pole.</p> <p>2. Riigil on kohustus ehitada aastaks 31.12.2030 TEN-T võrgustiku teed nõuetekohaseks. Riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla, ehk E67 Via Baltica, kuulub TEN-T põhivõrgustikku (TEN-T teede hierarhias kõrgeim tase). Sellest tulenevalt on projekti peamine eesmärk Ääsmäe liiklussõlmes põhimaanteele 2+2 lahenduse kavandamine. Muud projektiga kavandatavad tegevused on vajaduspõhised. Kavandatav lahendus põhineb 4 erineva eskiislahenduse võrdlemisel ja analüüsil. Projektiga kavandatakse vajalik liiklusvoogude üksteisest eraldamine. Ka täna on Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Haapsalu/Virtsu suunalised liiklusvoolud üksteisest eraldatud eritasandiliselt ning nende täiendav eraldamine mitme silla või kolmetasandilise ristmikuga pole põhjendatud. Projekteerimismääruse p 5.1.7 kohaselt tuleb ristmiku tüübi esmasel valikul lähtuda joonisest 5.1:</p> <div data-bbox="2062 1050 2775 1501"><p>Diagramm Joonis 5.1 Ristmiku põhitüübi valik. X-aksel: Peatee perspektiivne liiklussagedus (autot/ööp) 0 kuni 14000. Y-aksel: Lõikuva tee perspektiivne liiklussagedus (autot/ööp) 0 kuni 10000. Diagramm näitab erinevate ristmikuvormide valikuala sõltuvalt liiklussagedusest. Alad on numbriga 1-8 tähistatud.</p></div> <p>Joonis 5.1 Ristmiku põhitüübi valik</p> <p>Tähisted joonisel: 1 - lihristmik; 2 - osaliselt kanaliseeritud ristmik, koos suunavate saartega madalama liiklussagedusega maanteel; 3 - täielikult kanaliseeritud ristmik, koos suunavate saartega mõlemal teel, kiirendus- ja aeglustusradadega, teekatemärgistusega; 4 - ringristmiku konkureerivad variandid: a) keskmise saarega (D=25÷100 m); b) väikese saarega (D≤25 m); c) suure saarega (D≥100 m) kui lõikuvaid harusid on rohkem kui 5; 5 - konkureerivad variandid: a) ringristmik, mis annab paremad eeldused peasuunale (elliptiline saar); b) eritasandiline ristmik; c) etapiviisiline realiseerimine (I etapp - ringristmik; II etapp - eritasandiline ristmik);</p>
--	--	---

		<p>6 - konkureerivad variandid: a) ringristmik (väikese saarega); b) eritasandiline ristmik;</p> <p>7 - konkureerivad variandid: a) etapiviisiline realiseerimine (I etapp - ringristmik; II etapp - eritasandiline ristmik); b) eritasandiline ristmik;</p> <p>8 - eritasandiline ristmik.</p> <p>RR1 puhul on liiklusuuringu kohaselt kahe suurema suuna 2050. a perspektiivsed liiklussagedused 6888 a/ööp ja 5232 a/ööp. Tabelis paigutub see alasse 6, ehk konkureerivad variandid on ringristmik ja eritasandiline ristmik.</p> <p>RR2 puhul on liiklusuuringu kohaselt kahe suurema suuna 2050. a perspektiivsed liiklussagedused 6312 a/ööp ja 2090 a/ööp. Tabelis paigutub see alasse 4, ehk konkureerivad vaid erineva suurusega ringristmike variandid ning eritasandilist ristmikku kavandada ei saa.</p> <p>Eelnevast tulenevalt on valitud mõlema ristmiku tüübiks keskmise saarega (D=25:100 m) ringristmikud.</p> <p>3. Eelnevas punktis nr 2 on toodud põhjendused, miks on valitud ringristmikud.</p> <p>Muuhulgas analüüsi eskiiside koostamise käigus ka võimalust säilitada olemasolev liiklusskeem. See variant ei osutunud nelja variandi seast valituks, sest selle teekonnad olid pikimad ning ehituskulud kõige suuremad. Suured ehituskulud olemasoleva lahenduse säilitamise korral on tingitud vajadusest rajada 4 uut viadukti, samas kui valitud variandis on vaid 2 viadukti.</p> <p>Lisaks ei vasta olemasolev ringikujuline tee kaasaegsetele ringristmikele esitatud nõuetele. Kitsamas kohas (viaduktide all) on vahekaugus ca 200 m. Projekteerimismõõtmete kehtivas versioonis pole toodud täpseid nõudeid ringristmiku diameetrile peale eelmises punktis toodud viite. Projekteerimismõõtmete uustöötlustes (hetkel veel ei kehti) on kirjeldatud ringristmiku diameetriga vähemalt 40 m. Linnatänavate standard toob välja maksimumina kuni 60 m. Olemasoleva suure ringristmiku diameeter on 2-5 korda suurem, kui erinevates normdokumentides toodud soovituslik diameeter.</p> <p>4. Projektis arvestatakse teostatud liiklusuuringu tulemustega. Parvlaevadest tingitud tsükliline liiklus on olemas, kuid Ääsmäeni jõudes on see juba märgatavalt hajunud. Projekteerime ringide vahelise tee kiirusele 50 km/h, mis tagab võimaluse ohutult liiklusvooga liituda ning rajame jalakäijatele ohutussaartega teeületused.</p> <p>5. Punkti sisu ei puutu kokku kirjas viidatud 3. punktiga. Küsimus teeületuse ohutuses. Projekteeritud lahenduses on rakendatud piirkiirust 50 km/h. Kui Ääsmäe-Tallinn suunal on tegu kiireneva liiklusvooga, siis Tallinna-Haapsalu suunal aeglustava liiklusvooga. Eeldatav teed ületavate kergliiklejate arv antud kohas on väiksem kui Tallinna suunalisel rambil.</p>
--	--	--

			<p>Haapsalu poolsele ringristmikule luuakse samuti teeületusvõimalus. Arvestades eelnevale lisaks ka ehituslikke tingimusi on antud asukohta mõistlik rajada samatasandiline teeületuskoht. Uus lahendus tuleb kindlasti ohutum kui tänane olukord.</p> <p>Turvaparkla kõrvale, Tuula tee uue haru kõrvale, kavandame teenindusjaama ning tänase olemasoleva tankla juurde otseselt parkla kasutajatel asja pole.</p> <p>6. Kavandatud ei ole ühtegi lahendust, kust keegi peaks läbi vastassuuna kuhugi sõitma. Pärnu suuna pealesõidu kiirendusrajale ei tekitata samuti uut Vana-Pärnu mnt. ristmikku. Vana-Pärnu mnt liiklussagedus on muu liiklussõlme liiklusega väike (2021. a andmetel vaid 415 a/ööp). Teekond pikeneb kahel suunal, Vana Pärnu mnt-Haapsalu ca 700 m ja Haapsalu-Vana-Pärnu mnt ca 500 m) ning muudel suundade jääb samaks või väheneb. Kolmanda ringristmiku rajamine pole põhjendatud.</p> <p>7. Projekteeritakse kogujateed.</p> <p>8. Saab eristada kahte suunda. Kui on soov sõita edasi Tallinna suunal, siis saab inimese otse bussipeatusse viia.</p> <p>Saue valla poolt on info, et lähiaastatel võiks valmida Kopli tee arendusala. Seega kui vaja tagasi Ääsmäe sõlme suunda autoga liikuda, saab inimesed viia Kopli tee, kust saab mööda valgustatud kergliiklusteed minna edasi bussipeatusse (ca 100m).</p> <p>Võimalik on ka liiklussõlme keskele pargi ja reisi parkla rajamine, kuid see väljub hetkel selle projekti skoobist.</p> <p>9. Valitud asukoht ei ole asumi keskel, vaid liiklussõlme servas ning Pällu ja Ääsmäe külade piirialal. Lähima elamuni on linnulennult vähemalt 100 m ning parkla ja lähima elamu vahele mahub veel kõrge müravall, kergliiklustee ja eraldav metsatukk.</p> <p>Usul ei ole mingit seost teede läbilaskvusega. Järgnevalt toodud erinevatest normdokumentidest väljavõtted ringristmike läbilaskvuse kohta.</p>
--	--	--	---



Joonis 8. Ühe sisenemisharu läbilaskvus üherajalise ringristmiku korral, diameetriga 25m- 55m, [Federal Highway Administration, 2000, p. 87]

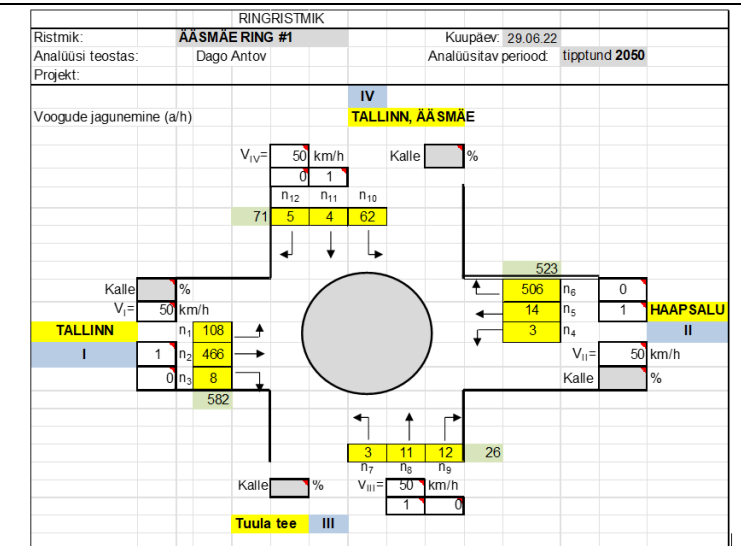
Tabel 3. Rusikareegel ringristmiku läbilaskvuse hindamiseks (CROW, 1998)

Ringristmiku tüüp	Aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus AKÖL	Läbilaskvus (autot tunnis)
Üherajaline	20 000-25 000	1500
Kaherajaline üherajaliste sisenemisharudega	22 000-30 000	1500
Kaherajaline kaherajaliste sisenemisharudega	35 000-40 000	2100-2400

Table 3: Practical and theoretical capacity of different types of junctions.

Type of roundabout / intersection	Capacity in peak hour (± 10% of AADT), all entries combined		Conflict load (pcu/h)
	Practice	Theoretical	
Single lane roundabout	2,000	2,700	1,350 to 1,500
Multi lane roundabout with single entry and exit lane	2,200	3,600	1,500 to 1,800
Multi lane roundabout with two entry lanes and single exit lane	3,000	3,600	1,800 to 2,000
Multi lane roundabout with two entry and exit lanes.	3,500	4,000	2,100 to 2,400
Turbo roundabout with two entry and exit lanes (basic design)	3,500	3,800	1,900 to 2,100
Spiral roundabout	4,000	4,300	2,000 to 2,300
Rotor roundabout (three entry lanes and two exit lanes)	4,500	5,000	2,500 to 2,800
Signalized roundabout (3*2 entry lanes)	8,500	11,000	4,200
Priority intersection with left turning lane	1,500	1,800	1,100
Four leg intersection with traffic signals (entries 3*1 travel lanes)	3,500	4,000	3,800
Four leg intersection with traffic signals (entries 3*2 travel lanes)	7,500	8,000	3,800

Et veenduda on teostatud liiklusuuringu käigus läbilaskvuse arvutused 2050. a perspektiivis kavandavatele ringidele. Väljavõte uuringu arvutusest RR1 kohta:



RINGRISTMIK							
Läbilaskvuse kasutustaseme arvutus							
$z_j = m_j / C_{mj}$							
HARU NR.	n_c (a/h)	m_j (sa/h)	z_j	C_{mj} (sa/h)	$C_{mj} = C_{mj} \cdot k_j$ (sa/h)	TT	Jaäk
I	69	582	0,46	1275	1275	A	693
II	122	523	0,43	1218	1218	A	695
III	636	26	0,03	817	817	A	791
IV	20	71	0,05	1339	1339	A	1268
Kokku	847	1202	0,46	4649	4649	A	3447
Ristmiku suurim läbilaskvus:							
$SUM C_m = SUM m_j / z_{max} =$				2633		sa/h	



Tööst selgus, et mõlema ringristmiku puhul on kõikide suundade teenindustase A ning läbilaskvusega probleeme pole.

10. Vastavalt projekteerimisnormidele ei tohi parempöördega maha- ja pealesõit kiirteedel ja I klassi maanteedel paikneda ristmikule lähemal kui 2 km (linnalähivööndis 1 km). See juba välistab välja pakutud asukoha.

Lisaks tekib välja pakutud asukohas konflikt ühe projekti eesmärgiga kehtestada piirkiiruseks 120 km/h. Aeglustus- ja kiirendusraja vähim pikkus kiirusel 120 km/h (arvestades rambi kiirusega 20 km/h) on vastavalt 285 m ja 635 m. Seega peaks kiirendusrada ulatuma kaugemale kui Ääsmäele suunduva aeglustusraja algus. See tähendab, et sinna oleks vaja tekitada põimumisala, mille soovitatav pikkus on kaasaegsete normide kohaselt vähemalt 800 m. Sellises olukorras tuleks rajada juba Maidla sillad 2+2 asemel 3+3 laiusele ning parklast Pärnu suunas jätkamine peaks toimuma ikkagi läbi Ääsmäe sõlme. Parklate rajamisel tuleb lähtuda põhimõttest, et teenused peavad olema kättesaadavad mõlemast sõidusuunast. See tähendab, et välja pakutud asukoha vastasküljele (kus on täna elumajad) tuleks samuti rajada parkla koos vajalike kiirusmuuteradadega. See tooks kaasa ebamõistlikult suured majanduslikud kulud ja ka maavajaduse.

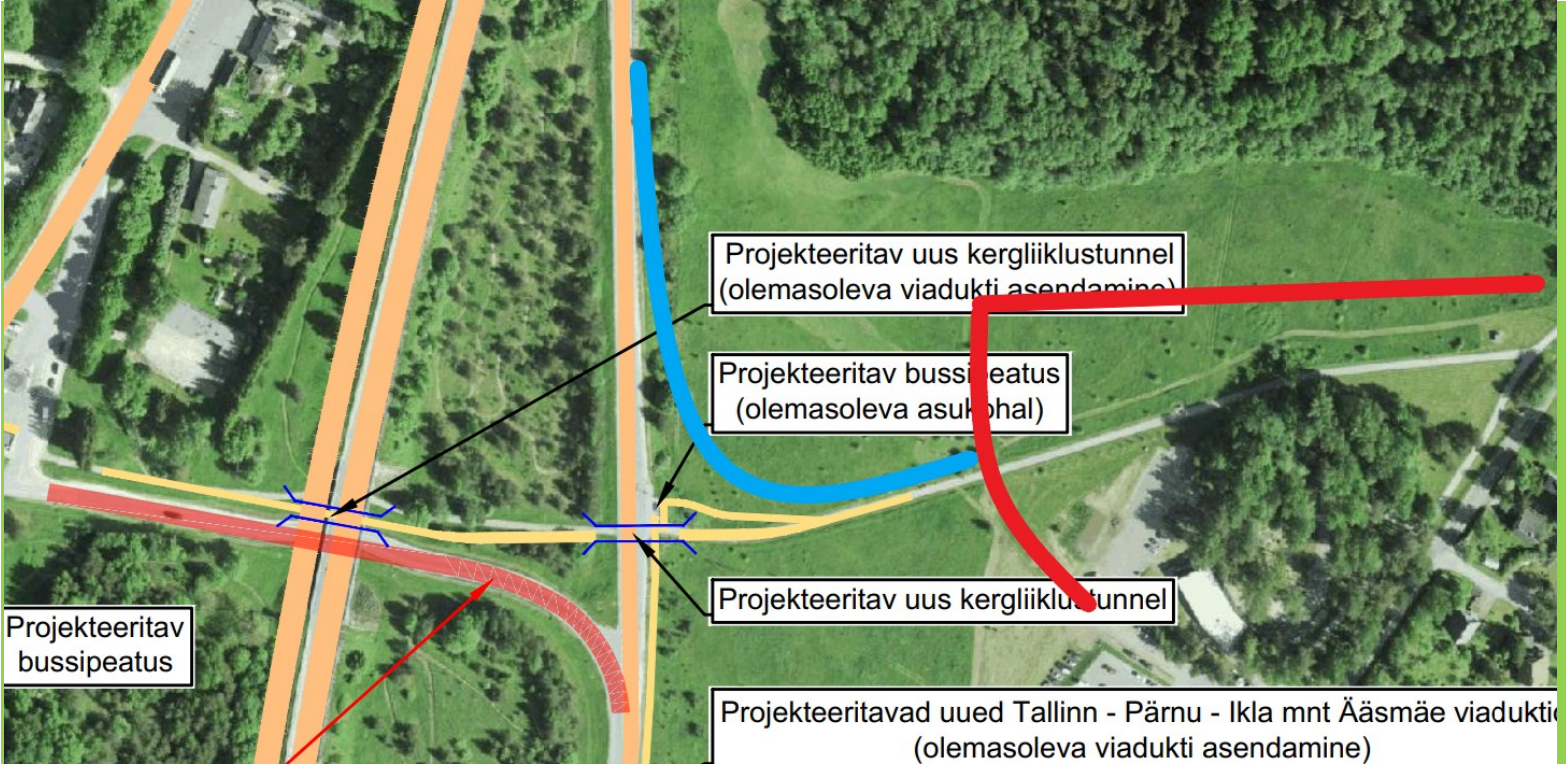
11. Projekt arvestab mürauuringu tulemustega. Meetmed müra vähendamiseks projekteeritakse norme ületavatele

			<p>olukordadele. Täiendavaid meetmeid (müratõke viaduktil) rakendatakse võimalusel.</p> <p>12. Tegu ei ole projekti eesmäärke puudutava sisulise kommentaariga.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Ettepanekut, loobuda projektist, mitte arvestada2. Ettepanekut, koostada uus ideeprojekt, mitte arvestada3. Ettepanekut, loobuda ringristmike rajamisest ja selle asemel renoveerida olemasolev suur ring, mitte arvestada4. Selgitatud, ettepanek puudub5. Projekteerida Harutee bussipeatuse ja Ääsmäe keskuse poole suunduva kergliiklustee vahele teeületuskoht.6. Ettepanekut, rajada kolmas ringristmik Tuula tee olemasolevale ristmikule, mitte arvestada.7. Projekteerida riigiteelt 11404 kuni Kaasiku kinnisasjani kõvakattega kogujatee ning viia kokku järgneva kogujatee lõiguga.8. Selgitatud, TRAM hinnangul probleem puudub.9. Ettepanekut, mitte rajada veokite turvaparkla kavandatavasse asukohta, mitte arvestada10. Ettepanekut, rajada veokite turvaparkla olemasoleva parkla asukohta, mitte arvestada11. Kaaluda võimalusi viaduktil ja kõrgel muldel täiendavate müraleevendavate meetmete rakendamiseks ning sobivuse korral need projekteerida.12. Ettepanekut, kaasata projekti arutellu saarte ja Tallinna vahet sõitvad liiklejad, mitte arvestada
6	Saue Vallavalitsus 25.01.2023 nr 8-1/22-057/28789-6 (TRAM dokumendiregistris)	<p>1. Valla poolt leiame, et ühe puudutatud isikuna on vajalik Transpordiameti poolt arvestada Kuusemäe 72704:001:0017 maaüksuse välja kujunenud elukeskkonnaga ning näha ette meetmeid nende kinnistuga külgnevas puhveralas, mis tagaks kinnistuomanikele sarnased elamistingimused ja kinnistu kasutamise. Selleks siis näiteks puhverala parkla poolsele piirile näha ette näiteks väljakaevatud pinnasest müravalli rajamine ehitaja poolt.</p> <p>2. Valla poolt esitame ka ettepaneku muuta Tuula teed ühendava jalgte asendit nii et (projekteeritav muudetav lõik punase joonega) Harutee poolt tulles oleks nõ hoonestusest eemalduv lauge kurv ja ühtlasi Tuula tee ühenduskoht oleks natuke lääne suunal teises kohas, sest Pällu küla inimestele kavandame sealt ilmselt ületuskoha(roheline joon) ja ühendava jalgte</p>	<p><u>Põhjendus:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Arvestame võimaluste piires puhverala loomise ja pinnasevalli projekteerimisega. Kinnistu kasutamist projektiga täiendavalt ei piirata.2. Kergliiklustee paiknemise täpsustame koostöös Saue vallaga projekteerimise käigus.3. Kergliiklustee paiknemise täpsustame koostöös Saue vallaga projekteerimise käigus.4. Teostatud on liiklusuuring, mille kohaselt vastavad 2050. a perspektiivis mõlema ringristmiku kõik suunad teenindustasemele A. Tapsem info toodud antud tabeli p 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 9. Projektis esitame vastavad selgitused. Vastavalt projekteerimise tehnilisele kirjeldusele on töövõtja ülesandeks koostada visualiseering videona, tutvustamaks projektlahendust, mis on sobitatud olemasolevasse keskkonda. Videos tuleb näidata pindade katted - haljastus, katend ja rajatiste pinnad. Videost peab olema võimalik tuvastada ristmike üldist lahendust, bussipeatuste asukohti, sõiduradade arvu, jalg- ja jalgrattateid ning kogujateid. Antud video tehakse

	<p>kuni Hindreku teeni.</p>  <p>3. Koosolekul küsiti ühe proua poolt et kuidas saab tema bussipeatusest kõndida üle ringi rambi Haapsalu suunale ja soovime ka valla poolt et Transpordiamet võtaks töösse esialgselt plaanilt puudunud jalgrattateed Haapsalu suunal ning mõlemal (nii põhja kui lõuna poolsel) riigitee küljel (näidatud siniste joontega Ääsmäe-Rohuküla mnt äärsed jalgrattateed.png-l).</p>  <p>4. Ääsmäe inimestel, keda oli kogunenud ka PT avaliku arutelu koosolekule rohkesti põhimure on tiptundidel ringide läbilaskvus. Palume vallale ja ka pöördujatele selgitada nende ringide läbilaskvusega seonduvat. Üks ring on teisest oluliselt väiksem, seega tuleks keskenduda eelkõige väiksema ringi läbilaske võimekusele tipp hetkedel ning probleemipüstitus peaks olema fokusseeritud valla nägemusel sellele, kas väiksema ringi diameetrit oleks vaja suurendada, et ühtlustada kahe ringi liikluse läbilaske võimekust(et üks ei oleks 1500 ja teine 1000 autot tunnis), mis võib tähendada kahe ringi vahelise ala autodega täitumist ehk pudelikaela väiksemale ringile. Meie nägemus oleks ka see, et</p>	<p>Kanama ja Ääsmäe liiklussõlmede eelprojekti lahendusele ja eelprojekti detailsusega.</p> <p>5. Vastavalt maantee projekteenormidele ei ole lubatud liiklussõlme rambile kavandada ristmikke. Nõuet ei kohaldata juurdepääsu rajamisel parklale, mis on ette nähtud ühistranspordi kasutajate transpordiks.</p> <p>See oleks võimalik vaid siis, kui seal poleks läbivat liiklust. Tulevikus võiks kaaluda hoopis liiklussõlme keskse ala poole pargi-reisi parkla rajamist, kuid see väljub antud projekti skoobist.</p> <p>Autoga bussipeatusse inimeste toomise osas on papsem info toodud antud tabeli p 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 8.</p> <p>6. Mõlemas suunas näeme ette kergliiklusteed. Valgustuse osa tuleb täpsustada projekteerimise käigus.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Projekteerida puhverala turvaparkla poolsele piirile müratõkkevall.2. Projekteerida kergliiklustee ettepanekus toodud asukohta või viia see veelgi kaugemale Kuusemäe maüksusest. Asukoht täpsustada koostöös Saue vallaga.3. Projekteerida uued kergliiklustee lõigud:<ol style="list-style-type: none">a. Harutee bussipeatusest üle Tuula tee uue haru Haapsalu suunal;b. 3534 Ääsmäe ühendustee algusest kuni RR2-ni.Kergliiklustee asukohad ning algus- ja lõpppunktid täpsustada koostöös Saue vallaga.4. Projekti seletuskirjas tuua välja ringide läbilaskvuse arvutused ja analüüs.5. Ettepanekuga, rajada Ääsmäe-Tallinn suuna rambile uus ramptee, mitte arvestada.6. Projekteerida ettepanekus toodud suundadel kergliiklusteed. Valgustuse rajamise ja teede omandi väljaselgitamise osas projekteerimise käigus teha koostööd kohaliku omavalitsusega.
--	--	--

Transpordiamet võiks lasta projekteerijal koostada 3D video, kus on ka sõitvad autod ringidel videos, kust inimesed saaks reaalse liikluskõormustega näha sealt videost, kuidas need autod sealt ringilt läbi saavad ja kui sujuvalt (video siis loomulikult inimestele avalikustamiseks).

5. Kuna arendaja poolt valmib lähiaastatel Kopli tee arendusala tee (näidatud punasega Kopli tee + uus ramp.png), siis teeme ettepaneku Transpordiametile kaaluda uue ramptee kiirendusraja lisamist algusega Kopli teelt (näidatud sinisega Kopli tee + uus ramp.png). Selle uue ramptee kiirendusraja äärde saaks ka ehk teha suletud taskuga peatumisala, et külast keegi bussi peale ära viia.



6. Oleme varasemalt saatnud ka valgustuse osas märkuse, kuid rõhutame veel üle kaks olulist suunda, kus valla inimesi liigub rohkem ja mis peaksid olema kindlasti koos kavandatava jalgrattatee valgustusega:

- Ääsmäe keskuse jalgtee kuni Tuula tee (koos valgustatud tunnelitega)
- Ääsmäe keskus-Muusika küla(Vana-Pärnu mnt)

7	Riigimetsa Majandamise Keskus	Riigimetsa Majandamise Keskus pole tähtjaks arvamust esitanud ega taotlenud vastamise tähtja pikendamist.	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
8	Elektrilevi OÜ	Elektrilevi OÜ pole tähtjaks arvamust esitanud ega taotlenud vastamise tähtja pikendamist.	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
9	Telia Eesti AS	Telia Eesti AS pole tähtjaks arvamust esitanud ega taotlenud vastamise tähtja pikendamist.	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
10	Aktsiaselts KOVEK	Aktsiaselts KOVEK pole tähtjaks arvamust esitanud ega taotlenud vastamise tähtja pikendamist.	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

11	Kaitseministeerium	Kaitseministeerium pole tähtjaks arvamust esitanud ega taotlenud vastamise tähtja pikendamist.	<u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
12	Mittetulundusühing Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus	Mittetulundusühing Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus pole tähtjaks arvamust esitanud ega taotlenud vastamise tähtja pikendamist.	<u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
13	OÜ Alexela Tanklad	OÜ Alexela Tanklad pole tähtjaks arvamust esitanud ega taotlenud vastamise tähtja pikendamist.	<u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
14	Maa-amet	Maa-amet pole tähtjaks arvamust esitanud ega taotlenud vastamise tähtja pikendamist.	<u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
15	A.S	<p>19.01.2023 nr 8-1/22-057/1651-1</p> <p>Küsimused Ääsmäe liiklussõlme eskiislahenduse kohta.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jäi arusaamatuks ja ega osatud vastata kuidas on võimalik viia inimest bussile ja vastu tulla Tallinna suuna?? Praegu on võimalus teha teeserva peatus ning mööda praegust ringteed tagasi tulla. Uue lahenduse korral ainuke võimalus Ääsmäel või lähi-ümbruskonda tagasi pöörduda sõita Jõgisooale ja sealt tagasi. 2. Projekteeritavate ringteede vajalikus?? Minu arvates tekitavad need ringi ummikuid, eriti reede ja pühapäeval. Varasemalt, kui tervel praegusel suurel ringil oli peatee terves ulatuses siis Tallinn – Haapsalu suunal oli ummikuid. Hiljuti muudeti ära, Tallinnast tuleval suunal peatee. Praegu on see liiklus enamasti sujuv igas suuna. Väideti et rajatavad ringteed tagavad liiklus ohutuse. Ei saa aru millest jutt, üksikud plekimõlkimised. Rasked õnnetused on üleval viaduktil juhtunud. 3. Vaidetakse et haapsalu poolt tulles on juhtidel kiirus suur, selleks ei pea ringteed tegema. Kui paigaldada 50km/h mõõtev kiirus kaamera nagu Põltsamaal . Kui raha pole selle kaamera jaoks siis paar km haapsalu poolt kaamera ümber tõsta!! 4. Mära!!! Uuest mära kaardist jäi mulje et mära levib kollase tsooniga Ääsmäe külasse ainult Kasesalu tänavani ja mitte kaugemale. Millegi pärast Salu tänava inimesed suvel lahtise aknaga juba praegu magada ei saa. Paluks täiendavaid mõõtmisi just Kasesalu tänaval, ja erinevate ilmadega – külm/ vaikne!!!. Uuele viaduktile oli planeeritud Keila poole müratõkke, kas sealt ei hakka mära peegeldama täiendavalt Ääsmäe külale???? 5. Milline on uue liiklus sõlme „jalajälg“ palju kahjustab keskkonda rohkem see muutus kui praegu?? Uued ringteed – lisa peatus, lisa kiirendus, uued ummikud???? 6. Üldse miks peaks 120 kiirusega tulevikus Pärnu saama??? Mida selle võidetud ajaga teha??? Mujal maailmas on teed head aga „rohelist“ piiravad kiirust juba. Tallinnast – Pärnu sõites 120km/h võtab keskmine auto ilmselt 1-2 liitrit kütust rohkem, palju „co“ lisandub auto kohta ja palju see kogu autode hulga kohta kokku teeb??? 	<p><u>Põhjendus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Korduv küsimus. Selgitus tabeli punkt 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 8. 2. Olemasolev ringikujuline tee ei vasta kehtivatele normidele ja nõuetele. See on vaja ümber projekteerida ja viia vastavusse kehtivate normidega. Täiendav selgitus kavandatavate ringristmike sobivuse osas tabeli punkt 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 9. 3. Eelistatud on lahendus, kus ohutus tagatakse passiivsete meetmetega, mitte inimesi trahvides. Kui passiivsetest meetmetest jääb väheks on võimalik rakendada täiendavaid meetmeid, näiteks lisades kiiruskaamera. 4. Vastavalt tabeli punkt 1.1 jrk 5 otsusele nr 11 kaalume projekti koostamise käigus võimalusi viaduktil ja kõrgel muldel täiendavate müraleevendavate meetmete rakendamiseks ning sobivuse korral need projekteeritakse. 5. Kavandatavate tegevust osas koostatakse keskkonnamõtjude eelhindang, mis on ehitusloa andmise eelduseks. Projektlahendusest tingitud ummikuid ei teki. Täiendav selgitus kavandatavate ringristmike sobivuse osas tabeli punkt 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 9. 6. Tee funktsioon tingib kiirema ühenduse vajaduse. Teemaplaneering ütleb: Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee näol on tegemist riigi ühe olulise põhimaantee, mis ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktiga. Lähtuvalt põhimaantee funktsioonist on põhimaanteel prioriteetseks läbiv liiklus ning kiire ühenduse tagamine regioonide vahel. Tallinn-Pärnu-Ikla maantee on tuntud Balti riike ühendava maanteena Via Baltica, mis kulgeb põhja-lõunasuunaliselt Helsingist Berliini läbi Eesti, Läti, Leedu ja Poola. Via Baltica on sotsiaal- ja majandusruumi oluline telg, mis ühendab Eesti ühelt poolt



			<p>Läti, Leedu ja Poola kaudu Kesk- ja Lääne-Euroopaga, teiselt poolt Põhja-Euroopaga, eelkõige Soome ja Rootsiga. Tallinn-Pärnu-Ikla maantee kuulub rahvusvahelise Trans European Network Transport (TEN-T) põhivõrgustikku.</p> <p>Lisaks seab teemaplaneering nõuded tehnilistele parameetritele:</p> <ul style="list-style-type: none"> projektkiirus 120 km/h; minimaalne plaanikõvera raadius 1430m; minimaalne plaanikõveriku raadius lubatud kahepoolse põikkalde korral 4000 m. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Selgitatud. Tegu on küsimusega ning ettepanek puudub. Selgitatud. Tegu on küsimusega ning ettepanek puudub. Ettepanekuga, paigaldada kiiruskaamera, mitte arvestada. Selgitatud. Tegu on küsimusega ning ettepanek puudub. Selgitatud. Tegu on küsimusega ning ettepanek puudub. Selgitatud. Tegu on küsimusega ning ettepanek puudub.
16	M.B	Isik esitas täpsustavaid küsimusi 19.01.2023 kirjaga nr 8-1/22-057/1458-1, millele vastati 20.01.2023 e-kirjaga nr 8-1/22-057/1458-2	<p>Otsus:</p> <p>Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
17	K.J.J	Isik esitas täpsustavaid küsimusi 14.01.2023 kirjaga nr 8-1/22-057/1200-1, millele vastati 23.01.2023 kirjaga nr 8-1/22-057/1200-2	<p>Otsus:</p> <p>Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
18	E.T	<p>18.01.2023 kirjaga nr 8-1/22-057/28798-6 esitatud arvamus:</p> <p>Täname arvamuse avaldamise võimaluse eest!</p> <p>1. Väga tänuväärne on Haapsalu-Tallinn suunal asuva bussipeatuse juures jalakäijate turvalise teeületuse jaoks tunneli rajamine. Et Tallinn-Haapsalu suunal asuva bussipeatuse juures on teeületus ehk veel ohtlikumgi, palun ka sinna samaväärselt ohutu teeületusvõimalus luua. Eelistatult samuti kahetasandiline, nt tunnel või sild.</p> <p>2. Samuti tuleb lahendada mõlema bussipeatuse juures autoga bussipeatusse liikujate peatumise, parkimise ja ümberpööramise võimalus. Seda nii selleks, et oleks võimalik kedagi bussile viia/vastu tulla või jätta auto bussipeatuse lähedale parklasse ja liikuda edasi ühistranspordiga.</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Korduv ettepanek. Selgitus tabeli punkt 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 5. Korduv ettepanek. Selgitus tabeli punkt 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 8. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ettepanekuga, rajada kahetasandiline teeületus, mitte arvestada. Ühtib tabeli punkt 1.1 jrk 5 otsusega nr 5. Ettepanekuga mitte arvestada. Ühtib tabeli punkt 1.1 jrk 5 otsusega nr 8.
19	M.L	<p>19.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-4</p> <p>1. Palun leida võimalik parem lahendus veokiparklale. Metsal ei ole seal midagi viga, kui teedevalitsuse platsi ei oleks, oleks täiesti korralik metsatukk. Mingil ajal oli see rohekaitsevöönd, just autode saastamise vastu. Kitsed käivad seal söömas. Müra takistus jne. tulevikus on meil juurde tulemas sinna Rehe tee ja vana Pärnu maanteeaga seotud mitmeid majapidamisi. Ehk oleks ikka parem lahendus, kui ära kasutada viadukti ümbrust või seda maad, mis jääb sinna Muusika küla tee otsa poole mille projektis likvideerite, seal sama moodi riigimets, kitsed aga sinna ei käi, sest seal tihe liiklus Haapsalu maanteel.</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Veokiparkla tuleb kavandada sinna, kus on sobivad tingimused soovitud funktsiooni täitmiseks. Muusika küla tee otsa juures asuv asukoht on oluliselt kaugemal põhimaanteest ning liiklussõlme keskses osas ja Ääsmäe küla pool pole selleks piisavalt ruumi. Peame oma tegevustes jääma teemaplaneeringu koridori. Lahendust täpsustatakse projekteerimise käigus. Tegu kommentaariga. Võtame arvamuse teadmiseks.

		Teisel pool viadukti (Ääsmäe poolne) jääb ka ju ala mida saaks kasutada, kui üks viadukt üldse kinni pannakse. 2. Väide, et me oleme oma maja liiklussõlme ehitanud on täiesti alusetu, kui meie maja ehitati 1958a siis ei olnud seal mingit liiklussõlme ega Via-Baltikast aimugi. Liiklussõlm on ilma meilt luba küsimata lihtsalt sinna tekitatud.	Otsus: 1. Ettepanekuga, kaaluda veokite turvaparkla rajamist Muusika küla tee otsa, mitte arvestada. 2. Võtta teadmiseks.
20	Heino Märks Maidla küla elanik Saue valla volikogu liige Margus Reintam Maidla külavanem	25.01.2023 nr 8-1/22-057/2085-1 Täname võimaluse eest öelda oma arvamus Ääsmäe liiklussõlme rekonstrueerimise projekteerimistingimuste kohta. Kohe alguses mainime, et meile jääb täiesti arusaamatuks, milliseid probleeme püütakse sellisel moel lahendada. Nii ei saa me aru, et milleks on vaja projekteerida kaks ringteed, mis tõenäoliselt vähendab tee läbilaskvust. Kui täna Haapsalu poole suunduvad autod liiguvad ühtlaselt 50 km/h, siis tekib ringtee rajamisega ilmselt liiklusvoo takistus. Haapsalu poolt Tallinna suunda liikuvad autod läbivad anud sõlme 70 km/h ja Hageri poolt sõitjatel ei ole praktiliselt vaja oodata, et pääseda liikkuma Tallinna või Haapsalu suunda. Veoauto parkla rajamise koht on kergelt öeldes kummaline. Ca 30% vedajatest on kodumaised ja neil nii lähedal peatust vaja ei ole. Läti, Leedu või Poola vedajatel on peale kauba peale laadimist üldjuhul veel aega sõita Märjamaale. Mõttekas oleks rajada veoauto parkla peale Kernut, kus teoreetiliselt võib osadel vedajatel tööaeg täis saada. Kernu parkla ei leia korralikku kasutust kuna on oht maha sõidul eksida, seetõttu eelistavad juhid jätkata teekonda ja ööbida maantee äärsetes taskutes. Tänapäevaks on Ääsmäe küla ja Ääsmäe mõisa teede ristmikku rajatud nurisünnitusena ringristmik, mis on oluliselt halvendanud liiklust ja tekitab probleeme veoautodele kaubaveol Kadarbiku köögiviljast, Balsnackist ja ka kohalikku kaupluse toiduainete toomisel. Nüüd soovitakse suunata veoautod Pärnu maanteelt Haapsalu maanteele, siis ummistatakse tee kaha mõttetu ringristmikuga. Nädalavahetustel on prognoositavad ummikud Reedel Jõgisoolt ja pühapäeviti Laitsest alates kuni nimetatud kunstlike takistusteni. Töötav lahendus oleks Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Haapsalu/Virtsu (saared) peamiste liiklusvoolude täielik eraldamine (mitu silda või kolme tasandiline ristmik, koos Keila/Tuula teeotsaga). Kui Transpordiamet ei leia raha ainuõige lahenduse teostamiseks, siis sellist õhinapõhist "teeme midagi ära" - poolikut kækki pole vaja! Pigem tuleks olemasolevat lahendust natuke parendada.	Põhjendus: Projekteeritud lahendus (ringristmikud) ei mõjuta läbilaskvust vaid see aitab liiklust korrastada. Täpsem selgitus toodud antud tabeli p 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 9. See, et autod läbivad teie hinnangul Tallinna suunal sõlme kiirusel 70 km/h näitab, et midagi on valesti. Hageri ristmiku juures asuv kurv ei vasta täna isegi sõidukiirusele 50 km/h ning seda on soovitatav läbida kiirusel 40 km/h (vastav liiklusmärk). Veoautode parkla asukoht on meie hinnangul optimaalne ja võimaldab teenindada erinevaid liikumissuundasid. Topi-Ääsmäe lõigul likvideeritakse teeäärased olemasolevad ohtlikud parklad ning Kernu jääb juba antud lõigust kaugemale. Vt lisaks ka 1.1 jrk 5 põhjendust nr 10. Ääsmäe küla ja Ääsmäe mõisa teede ringristmiku ühe haru koormus muutub oluliselt väiksemaks antud projektiga (jääb vaid juurdepääsuteeks). Samuti pole võimalik seda võrrelda kavandatavate ringristmikuga, sest jääb oma mõõtmetelt märgatavalt alla. Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Haapsalu/Virtsu (saared) peamiste liiklusvoolude täielik eraldamine pole majanduslikult ega ka keskkonna mõttes mõistlik. Lisaks ehitusele on sellise lahenduse maavajadus ja hoolduskulud oluliselt suuremad. Otsus: Võtta kirjas toodud info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.
21	K.P	25.01.2023 nr 8-1/22-057/2057-1 Pällu külas elavatel lastel on tee jalgsi või jalgrattaga Ääsmäe kooli olnud koguaeg suhteliselt ohtlik. Ületada tuleb nii Haapsalu maantee kui ka Pärnu maantee. Nüüd on veel eskiislahendusse lisatud meie küla elanike kodude juurde veokite puhkekoht. Ma ei oska öelda, kas planeerijate seas on lapsevanemaid kes peavad selles ohtlikus maailmas mõtlema koguaeg, kuidas nende lastel turvaline oleks. Minu ja paljude teiste meelest meie külas ei ole rekkameeste parklast igapäev väikestel lastel mööda jalutamine turvaline, ma ei taha olla ette süüdistav, aga ma arvan, et te saate aru mida ma mõtlen selle mure all. Mujal maailmas on veokite puhkealad kiirteede ääres, küladest ja linnadest eemal, mitte inimeste kodude tagahoovis. Lisaks oleme ju kõik näinud, et need puhkealad ei ole väga puhtad. Ei aita see, kui väljas on silt "Prügi mahapanek keelatud". Palun mõistke ja säilitage meie normaalne elukeskkond!	Põhjendus: Veoautode parkla asukoht on meie hinnangul optimaalne ja võimaldab teenindada erinevaid liikumissuundasid. Vt lisaks ka 1.1 jrk 5 põhjendust nr 10. Kavandatav veokiparkla ala on suletud territoorium, kuhu peale teenindava personali ja veokijuhtide pole muudel isikutel asja. Kogu ala saab olema videovalvega. Laste turvalisuse aitavad tagada projekteeritud ohutud kergliiklusteed, teeületused ja valgustus. Puhtuse osas on tähelepanekud teadmiseks võetud ning seetõttu teemegi asja teisiti. Kogu alale on kavas leida teenuspakkuja kes vastutab ka ala korrashoiu eest Otsus: Võtta kirjas toodud info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.

1.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud

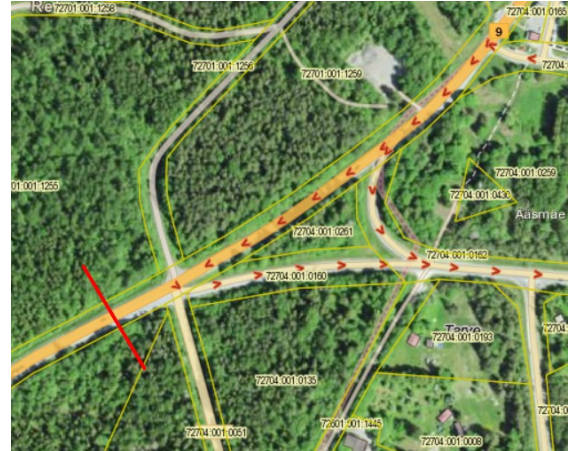
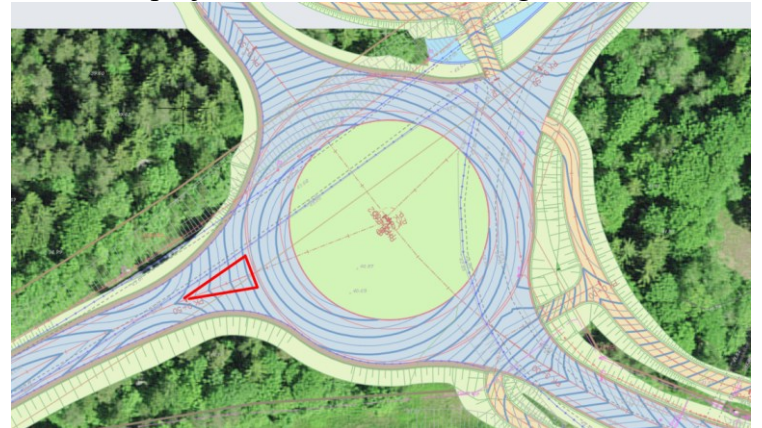
Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Kuusemäe 72704:001:0017	<p>Kinnistu omanik esitas täpsustavaid küsimusi 22.12.2022 kirjaga nr 8-1/22-057/28798-7 (registreeritud Transpordiameti dokumendiregistris), millele vastati e-kirjaga 12.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-8</p> <p>25.01.2023 kirjaga nr 8-1/22-057/28798-15 esitatud arvamus:</p> <p>1. Täname võimaluse eest öelda oma arvamus Ääsmäe liiklussõlme rekonstrueerimise projekteerimistingimuste kohta. Kohe alguses mainime, et meile jääb täiesti arusaamatuks, milliseid probleeme püütakse sellisel moel lahendada. Nii ei saa me aru, et milleks on vaja projekteerida kaks ringteed, mis tõenäoliselt vähendab tee läbilaskvust ja üks neist tekitab tõenäoliselt meie kodu juurde täiendavaid ummikuid. Kui ringteede rajamise eesmärgiks on liikluse rahustamine, siis ehk oleks lahenduseks kiirusemõõtjate, kiirusetõkete vms paigaldamine. Juba käesoleval ajal on probleemiks, et Alexela tankla juurest ei ole võimalik ohutult teed ületada. Pakutav lahendus teeks olukorra mingitel kellaaegadel täiesti võimatuks.</p> <p>2. Projekteerimistingimuste eelnõus olevast, antud täiendavast selgitusest ning eskiislahenduse tutvustamisest hoolimata jääb mõistmatuks, mis tingis veokite turvaparkla kavandatava asukoha. Projekteerimistingimuste eelnõus on ilma mingisuguste põhjendusteta öeldud, et projekteeritakse puhkekoht ja veokite turvaparkla eskiislahendusel näidatud asukohas. Olete oma kirjas selgitanud, et kaalusite põhjalikult erinevaid variante, kuid teema ei näi olevat sügavalt läbimõeldud, sest mõlemad vaatluse all olevad kohad olid Ääsmäe liiklussõlme piirkonnas. Miks ei kaalutud parkla rajamisel Jõgisoo või Kernu vms piirkonda ning turvaparklate rajamist Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel mõlemale poole teed? Meie arvates on näiteks Kernus juba loodud kõik vajalik – on olemas bensiinijaam, oma pood, rajatud parkla ning kõik vajalikud maha- ja pealesõidud maanteele. Olete oma vastuses selgitanud, et parkla rajamine Ääsmäe liiklussõlme võimaldab teenindada mõlemat põhimaanteed (nr-d 4 ja 9), kuid Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla maantee pikkus on vaid ca 80 kilomeetrit ning ilmselt saavad väheste sinna suunduvate veokite teenindamisega hakkama Turba Olerexi ja Riisipere Alexela juures olevad parklad. Eskiislahenduse tutvustamisel rääkisite, et turvaparkla võiks olla iga 50 kilomeetri järel ning meist lähim on Venekülas. Venekülalt Haruteele on ca 38 kilomeetrit, seega on asjakohane võimalikku parkimiskoha otsinguruumi laiendada ning see ei pea piirduma üksnes Ääsmäe liiklussõlmega.</p> <p>Veokite turvaparkla rajamine Haruteele on iseäranis veider seetõttu, et juba täna on tee ületamine keeruline. Nimelt ei järgi Haruteel enamik sõidukeid 50-piirangu märki, liiklus on tiptunnil ja iseäranis reedeti väga tihe ning Harutee tankla juures tee ületamine on omaette väljakutse. Seni on aidanud väledad jalad, aga kui tervis enam nii hea ei ole, siis aetakse meid ühel päeval lihtsalt alla. Seega on üllatav, et liikluse rahustamise asemel soovivad projekteerijad tuua Harutee piirkonda täiendava veokitevoolu, mis muudaks tee ületamise veelgi suuremaks katsumuseks.</p> <p>3. Planeeritava kergliiklustee asukoha järgi võiks arvata, et projekteerijad on palganud Alexela tanklakett. Miks muidu peavad bussi pealt tulijad suunduma tanklapoe eest mööda ning Ääsmäelt tanklani on loodud tunnelid, sealt edasi aga mitte. Lihtsalt teadmiseks, et Alexela eest läbi käia ei ole lihtne, sest seal ei ole kõnniteed, on ainult autode parkimisrajad. Mingi meetrilaiune kõrgem koht on, aga seal on prügikastid ja reklaamtahvel. Inimesed liiguvad seal, kus autodest parasjagu tee vaba. Seega turvalisuse kaalutlusel soovitaksin selle tee rajada hoopis Alexela tankla tagant.</p> <p>Hoopis arusaamatuks jääb kergliiklustee rajamise kavatsus otse Kuusemäe kinnistu äärel. Selgituseks – seda kohta ei ole kunagi läbikäiguteena kasutatud, see ei ole otsem tee bussi pealt Pällu külla suundujate jaoks, tee jätaks meid ilma vähesestki privaatsusest (tee läheks otse meie sauna tagant) ning sellise tee rajamine oleks meie kõrvalhoonetele otseseks ohuks (tee läheks puukuuri tagant, piisab vaid ühest mahavisatud suitsuotsast ning kogu kupatus läheb põlema). Pealegi, kui kavatakse tee valgustada, siis ei saabu öö meie kinnistule mitte kunagi. Kui soov on ühendada Ääsmäe keskust, sh bussipeatusi Pällu küla põhjapoolse osaga, siis kõige parem variant oleks projekteerida kergliiklustee bussipeatusest liinide juures. Meie arvates peaks kergliiklustee meelitama inimesi seda kasutama. Tee meie kinnistu ääres, kus kaks koera haukumas, seda eesmärki kindlasti ei teeni. Säärase kergliiklustee rajamine oleks senisest pikem tee Rehe teele või Keila teele suundujate jaoks, sest seni kasutavad nad otsemat metsarada. Seega kui suunata kergliiklustee liinide juurest otse Tuula teele, siis see oleks kõigi jaoks lihtsam ja mugavam lahendus.</p> <p>4. Teie vastuses üllatas meid see, et müratõke kavatakse rajada ainult kahe naaberkinnistu ette ja meie kinnistule ei ole seda ette nähtud. Meie teada on kolm eramaja rajatud praktiliselt paralleelsest Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla teega ning ülevalt</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Projekteeritud lahendus (ringristmikud) ei mõjuta läbilaskvust vaid see aitab liiklust korrastada. Täpsem selgitus toodud antud tabeli p 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 9. Samuti parendab kavandatav lahendus teeületamise võimalusi.</p> <p>2. Jõgisoo piirkond ei ole kaalumisel, sest pole mõistlik kavandada sinna kus pole toetavat infrastruktuuri. Lisaks ei ole mõeldav kavandada sellist parklat jõe piirkonda. Jõgisoo-Ääsmäe lõigul on ka rohekaitsevöönd, millest tulenevalt on õhus ka looduskaitseaspektid. Vt lisaks ka 1.1 jrk 5 põhjendust nr 10.</p> <p>Topi-Ääsmäe lõigul likvideeritakse teeäärsed olemasolevad ohtlikud parklad ning Kernu jääb juba antud lõigust kaugele. Järgmine suurem peatumisvõimalus asub Orgita külas km 64-65. Seal on kahe tankla poolt väljaehitatud juba korralik infrastruktuur ning on kavandamisel ka uued parklavõrgustikku toetavad objektid.</p> <p>3. Projekteerimisleping on Transpordiameti ja Reaalprojekt OÜ vahel. Alexela tanklaketil antud projektid seost ei ole. Kergliiklustee paiknemise täpsustame projekti koostamise käigus. Esialgse plaani kohaselt oli kavas ära kasutada riigimaale omavoliliselt rajatud teeotsa. Ei ole mõistlik teha juba rajatud tee kõrvale teist teed, vaid need ühildada. Eesmärk on rajada majanduslikult mõistlik ja kasutatav kergliiklusteede lahendus. Täpsustame projekteerimise käigus.</p> <p>4. Kavandatav mürasein ulatub ka Kuusemäe kinnistu ette, kuni mahaõiduni. Vastavalt mürauuringu tulemustele pole Kuusemäe kinnistule otseselt vajalik müratõkkeseina pikendada. Vimma kinnistul asuv eluhoone on sõiduteele lähemal kui Kuusemäe kinnistu eluhoone, sellest ka erinev vajadus. Tasub arvestada, et kui Vimma kinnistu peaks mingil põhjusel loobuma müratõkkeseina soovist, siis eraldiseisvat müraseina Kuusemäe kinnistu kaitseks Transpordiameti poolt ei rajata.</p> <p>5. Loigu kinnistu tarbeks kavandame juurdepääsutee kuni Uue-Hindreku kinnistul asuva teeni. Täpsustame seda veel kinnistu omanikega. Vimma kinnistu mahaõitu esialgu kavas muuta ei ole. Uue-Hindreku kinnistul asuva eratee mahaõidu sulgemise otsustame koostöös kohaliku omavalitsusega projekteerimise käigus.</p> <p>6. Tuleb arvestada, et projektiga kavandatakse tegevused 2014. a kinnitatud Via-Baltica teemaplaneeringu maantee trassi koridori piires. Trassi koridoris ja selle läheduses</p>


		<p>jookseb kõigil ühtemoodi Tallinn–Pärnu–Ikla maantee. Ometi vajavad mürauringu järgi müratõket kaks esimest kinnistut ning meie krundil ei ole seda enam tarvis. Kuhu müra meie kinnistult kaob ning kuidas naabri kinnistu ette pandud müratõke võiks leevendada meie olukorda, see jääb jälle meile tabamatuks. Seega palun kaaluda müratõkke rajamist ka meie kinnistu ette.</p> <p>5. Eskiislahenduse tutvustamisel jäi lahtiseks küsimus, kuidas planeeritakse Loigu ja Vimma kinnistute väljasõidud või kuidas Vimma kinnistu elanikud üleüldse tee peale võiksid saada. Kui plaan on suunata neid meie krundi väljasõidu juurde, siis muudab see olukorra meie kinnistu elanike jaoks senisest veelgi kehvemaks.</p> <p>6. Lõpetuseks – soetasime Kuusemäe kinnistu 23 aastat tagasi hoopis teistsugustes tingimustes. Sel ajal oli liiklus vähene, Alexela asemel väike burgeriputka ja kaks/kolm kütusetüüni tankimiseks ning kolmandaks naabriks riigimets. Nüüd on tankla teenindajaks Alexela, kes Transpordiameti toel laiendab oma teenindusala, kitsuke tankl territoorium on täisvalguses ning hommikust õhtuni kõlab reklaam, mis kutsub kliente tanklapoodi ostlema. Nüüd kavandate veel meie krundi taha tee, mis peaks ühendama kergliiklustee võrgustikku ning ca 60 meetri kaugusele täisvalgustuses parklat 30le raskeveokile, 10le sõiduautole, bussidele ja matkaaautodele. Kõigest hoolimata leiab Transpordiamet, et elu sellises piirkonnas on veel küllalt hea ning mingisugust müratõket me ei vaja. Meie ootasime maale (Pällu külla) elama asudes rahulikku ja vaikset keskkonda. Nüüd näib, et oleme sattunud justkui taldrikule, kus müra segab igal sammul ja igasugune privaatsus on kadunud. Selline asjade kulgemine ei saanud olla ootuspärane ning tekib küsimus, kes meile kinnistu väärtuse vähenemise hüvitab. Võimalik, et Transpordiametil on suured eesmärgid. Selle nimel ei saa aga eirata väiksemate kinnistuomanike huve, kes niigi on häiritud üha laienevast tanklast, rääkimata Transpordiameti juba äpardunud teehitusest seal lähedal, mis on sirge ja allamäge ning liikluskorraldus lausa kutsub juhte lubatud kiirust ületama. Samas ei lase see lahendus meid kasutada tankla juurde rajatud kõnniteed ja tekitab suuri raskusi tee ületamisel.</p>	<p>lubatakse üksnes tegevusi, mis ei välista I klassi maantee ja selle toimimiseks vajalike liiklusrajatiste väljaehitamist.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekuga, paigaldada ringristmike kavandamise asemel kiirusemõõtjad, mitte arvestada. 2. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad. 3. Arvestada osaliselt. Leida võimalus kergliiklustee eemale viimiseks Kuusemäe kinnistust. 4. Mitte arvestada müratõkke rajamisega terve Kuusemäe kinnistu pikkuses. Kuusemäe kinnistule kavandada müratõkkesein kuni mahasõiduni, kui Vimma kinnistu omanik on nõus müratõkkeseina rajamisega. 5. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad. 6. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.
2	Harutee 72704:001:0003	<p>Kinnistu omanik esitas täpsustavaid küsimusi 05.01.2023 kirjaga nr 8-1/22-057/28798-2 (registreeritud Transpordiameti dokumendiregistris), millele vastati e-kirjaga 17.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-5.</p> <p>23.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-10</p> <p>Jätkuvalt ei ole absoluutselt nõus Ääsmäe liiklussõlme rekonstrueerimise planeeringuga.</p> <p>Viadukt liigub eluhoonetele lähemale, mitte eemale. Te sõidate sõna otseses mõttes inimestest üle, et saavutada üht sirgjoont. Ehitate viadukti taga aeda, tuues lähemale müra ja heitgaasid. Kõige märkimisväärsim on vari, mille viadukt endaga kaasa toob, vähendades päikese/päevavalgust aeda ja krundile üleüldse. Te langetate viadukti ehitusega märkimisväärselt minu elukeskkonna kvaliteeti ja ka krundi hinda!</p> <p>Esimeseks lahenduseks pakun, et olge inimlikud ja joonestage viadukt eluhoonetest kaugemale arvestades inimesi, kes seal elavad. Kui see pole võimalik, pakun teiseks lahenduseks, et ostke minu krunt ära selle praeguses vääringus.</p>	<p><u>Põhijendus:</u></p> <p>Teise niidi rajamine on vajalik Via Baltica 2+2 lahenduse tagamiseks. Algselt ehitatigi Ääsmäe liiklussõlmes välja Tallinna-suunaline niit ning Pärnu-suunaline niit jäi tulevikku. Selline asjade käik on tee plaaniraadiusi arvestades ainus loogiline käik. Teisele poole uue niidi rajamine tooks endaga kaasa oluliselt suuremad ehitismahud.</p> <p>Transpordiamet lähtub maade võõrandamisel kindlastest eeskirjadest. Praeguse teadmise kohaselt pole vajalik Harutee kinnistut võõrandada.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekuga, rajada maantee teine niit Ääsmäe küla poole, mitte arvestada. 2. Ettepanekuga, võõrandada terve Harutee kinnisasi, mitte arvestada (kui see pole tehniliselt vajalik).
3	Hageri tee 2 72704:002:0241	<p>19.01.2023 nr 8-1/22-057/28796-2</p> <p>Käesoleva kirjaga edastame endapoolsed ettepanekud Tallinn–Pärnu–Ikla km 26,7-28,5 asuva Ääsmäe liiklussõlme projektile.</p> <p>I OSA (kõige olulisem)</p> <p>Seoses Pärnu poolt tuleva Ääsmäe mahasõidu rambi ümberehitusega palume kaaluda olemasoleva olukorra säilitamist ja aeglustusraja pikendamise planeerimist pigem maantee äärde enne mahapööret. Seal on ka juba kõik vajalik infra välja ehitatud - müratõkkeseinad jne.</p>	<p><u>Põhijendus:</u></p> <p>I osa.</p> <p>Hageri 2 kinnistul asuv eluhoone asub kinnistu ida poolses servas. Olemasolevas olukorras paikneb hoonest ca 35 m kaugusel põhimaantee ramp. Põhimaanteele on projekteeritud uus ramp, mis paikneb hoonest ca 113 m kaugusel ehk ca 3x kaugemal, kui täna olemasolev ramp.</p>

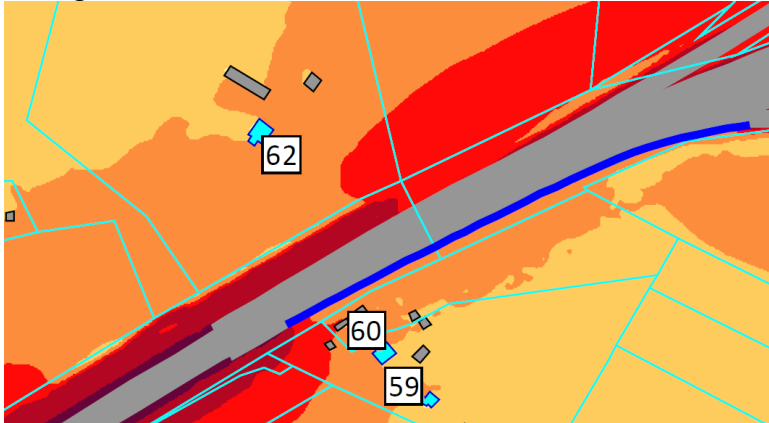
	<p>Ramp ise polekski ehk nii suur probleem (liiklus on seal võrdlemisi hõre). Aga planeeritava rambi ehituse tulemusena suurenevad oluliselt nii Hageri tee 2 kui ka kogu Ääsmäe küla õhusaastatus ja müra. (Viimane jääb Teie sõnul kahjuks lubatu piiridesse ja müratekkeseina ei nõua. Õhusaaste on ilmselt nii abstraktne aspekt, et seda isegi ei arvestata.)</p> <p>Miks meie arvates müra ja õhusaaste suureneb? =></p> <ul style="list-style-type: none">* Praegu seal suure tee ääres olev võsa ja ka suuremad puud toimivad edukalt nii müratõkkena kui ka võtavad endale suure osa saastest (eriti suvel!).* Kui seal kõik lagedaks lükatakse ja ka veel ramp juurde ehitatakse, tuleb see kiirtee praktiliselt meie hoovi peale. Enam poleks mitte midagi, mis kaitseks nii müra kui õhusaaste eest ja säilitaks mingitki privaatsust. <p>Lubatud plankaed, mis ehitatakse Hageri tee 2 kinnistu kõrgusele kaitseks mõnevõrra rambi liikluse eest, kuid nagu juba öeldud - probleem ei ole mitte rambi, vaid kiirtee liiklus.</p> <ul style="list-style-type: none">* Ühesõnaga - kõige suurem probleem, mida hetkel näeme on ehituse käigus ümbritsevale haljastusele tekitatud kahju, mis mõjutab nii Hageri tee 2 kinnistut kui kaudselt ka tervet Ääsmäe küla. <p>Seega palume tungivalt kaaluda rambi olemasolevasse kohta jätmist. Argument, et autod külast mööda juhatakse ei päde, sest teiselt poolt loote praktiliselt keset meie külasid rekate parkimisplatsi, mis tähendab, et juhite Tallinna poolt tulevad rekad samamoodi suurelt teelt alla majade vahele. See kaks Pärnu poolt tulevat rekat, mis Ääsmäele keeravad, ei suurenda liiklust nii olulisel määral, et seda sõlme nii kardinaalselt ümber ehitama peaks. Näiteks ka Mõisa teel on mitmed tootmised, kuhu igapäevaselt liiklevad rekad niikuinii.</p> <p>II OSA (ülejäänud teemad, mis olid arutlusel, ja millele palume tähelepanu pöörata)</p> <ul style="list-style-type: none">* Tallinna poole suunduva bussi peatuse juurest Ääsmäele tagasi sõitmine autoga on hetkel lahendamata. Seda kasutatakse üsna palju, kuna käiakse oma lastel, elukaaslastel, vanematel bussi vastas. NB! Lisaks võimalusele Ääsmäe poole tagasi keerata oleks suur boonus, kui seal oleks ka koht, kus autoga ohutult oodata.* Kaks rajatavat ringteed aeglustavad Tallinn < Haapsalu suunalist liiklust ja tekitavad tulevikus üsna arvestatavaid ummikuid. Probleem kujuneb eriti teravaks reede ja pühapäeva õhtuti. Võibolla on ikkagi võimalik lahendada olukorda kasvõi osaliselt nii, et see liiklus suuremate takistusteta liiklussõlmest läbi saaks?* Kes hakkab vastutama planeeritava parkimis- ja puhkeala heakorra eest? Te ütlete, et see küsimus on projekti skoobist väljas, ja olen osaliselt nõus. Küll aga palun, et mõtleksite natuke laiemalt teemadele enne kui planeerite eramajade lähedusse läbikäiguhoovi. <p>Mujal maailmas on puhkealad planeeritud suurte teede äärde (nende osana) - kuhu need ka kuuluvad. Puhkeala rajamine suurelt teelt alla eramajade vahele lihtsalt sellepärast, et see on "odavam" tundub kuidagi lühinägelik ja kohalike elanikega mitteametlik. Neid teid ehitatakse ju (vähemalt osaliselt) Euroopa rahadega? Miks me peaks oma riigi elanike arvelt kokku hoidma? Pigem võiks planeerida natuke suuremalt - aga normaalset elukeskkonda säilitavalt. Planeerige puhkealad kiirtee äärde. Mõlemale poole teed. Maha- ja pealesõitudega. (ehk: kogu raha eest!)</p> <ul style="list-style-type: none">* Planeeritavate kergliiklusteede puhul palun mõelge läbi loogilised käigurajad ja see, kes/kuidas/kuhu nendel liigeldes välja jõuab ja kas see on ka turvaline. (Üsna palju on nähtud neid kergliiklusteid, mis lõppevad "eikusagil")	 <p>Võrreldes rambi asukohtasid tänase ja projekteeritud variandiga on ilmselge ka asjaolu, et kui täna paikneb kinnistu rambi siseküljes, s.t, et kinnistu on avatud põhimaantee liiklusmürale kahest küljest. (vt punane joon) Projekteeritud lahenduse korral aga vaid ühest küljest. (roosakas joon)</p>  <p>Sellest tulenevalt on ilmne, et tingimused antud kinnistul muutuvad paremaks võrreldes tänase olukorraga. Haljasaladele tekitatavat kahju on võimalik minimeerida tehes asendusistutusi. Projekteerimisel kaalume ka meetmeid põhimaanteelt leviva müra leevendamiseks.</p> <p>II osa. Bussivastas käimine - korduv küsimus. Selgitus tabeli punkt 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 8. Läbilaskvus - korduv küsimus. Selgitus tabeli punkt 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 9.</p>
--	--	--


			<p>Veoautode parkla asukoht on optimaalne ja võimaldab teenindada erinevaid liikumissuundasid. Seejuures mõtleme kindlasti ka parkla heakorra peale. „Kogu raha eest“ planeerimine on raiskamine nii maksumaksja raha kui ka keskkonna vaatest. Antud olukorras pole ka tehniliselt võimalik tänasesse asukohta uusi nõuetele vastavaid parklaid rajada. Vt lisaks ka 1.1 jrk 5 põhjendust nr 10.</p> <p>Kergliiklusteede planeerimisel on projekteeritud nende asukohad parima ära nägemise järgi. Mis puutub „eikusagil“ lõppevatesse kergliiklusteedesse, siis igal projektil on algus ja lõpp ning loodevasti edaspidi saab kergliiklusteede võrk ka laieneda loogiliselt.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ettepanekuga, jätta Pärnu-Ääsmäe ramp tänasesse asukohta, mitte arvestada. 2. Ettepanekuga, kavandada puhkealad põhimaantee äärde koos peale- ja mahasõitudega, mitte arvestada.
4	Vimma 72704:001:0018	<p>Kinnistu omanik esitas täpsustavaid küsimusi 20.01.2023 kirjaga nr 8-1/22-057/1760-1, millele vastati e-kirjaga 23.01.2023 kirjaga nr 8-1/22-057/1760-2.</p> <p>NB! Parema loetavuse eesmärgil on kirjas algselt toodud kiri jagatud järjest nummerdatud lõikudeks.</p> <p>26.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-14</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lähteülesanne ja projekti läbiviimine. <p>Taustainfo.</p> <p>21.12.2022 Transpordiametist saadetud e-mailiga tehti projektiga seotud kinnistuomanikele kättesaadavaks järgnev informatsioon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekteerimistingimuste eelnõu failis “Lisa 1. Projekteerimistingimused Aasmae li... .pdf Eelnõu ettevalmistamise aeg ja dokumendi viide Transpordiameti dokumendiregistrisse puudub. • Ääsmäe liiklussõlme asendiplaani skeem failis “P22014-5_EP_TL_Skeem.pdf” Skeem on ette valmistatud Reaalprojekti poolt. Informatsioon esitatud asendiplaani valmimise aja kohta puudub. <p>Lisaks ülalnimetatule:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Korraldas Transpordiamet 18.01.2023 Ääsmäel projekti tutvustava kahetunnise tutvustuse, millest umbes pool oli Transpordiameti poolne esitus ja teine pool küsimused ja vastused. <p>Edastatud dokumentides ja koosolekutel esitatud informatsiooni detailsus ei olnud piisav, et saada aru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • millised on projektist lähtuvad mõjud ja kitsendused allakirjutanu kinnistule ja selle lähiümbrusele (kitsam vaade), • kuidas Transpordiamet pakutud lahenduseni jõudis – milline oli detailne lähteülesanne, milliseid probleeme soovitakse lahendada, milliseid alternatiive kaaluti, milliste valikukriteeriumite alusel konkreetsed lahendusvariandid valiti, kuidas pakutud lahendus sobitub “suurema pildiga” (laiem vaade) • Eriti puudutas selline info nappus just Ääsmäe liiklussõlme uut liikluskorraldust ning planeeritavat puhkeala ning veokite parklat. <p>Ülalnimetatud põhjustel soovisin saada lisainfot:</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tegu on projekteerimistingimuste menetlusega, mis eelneb projekti koostamisele. Koostatud on muuhulhas liiklusuuring ja veokite parkla ning liiklussõlme eskiislahendused. Eskiislahenduste koostamisel analüüsiti ka erinevaid asukohti. Rõhutame, et tegu ei ole veel ehitusprojektiga ning sellises täpsusastmes nagu vastuseid soovitakse, pole neid võimalik ilmselt anda. Täpsustused tulevad projekti koostamise käigus. Projekti koostatakse vastavalt riigihankele. Riigihanke dokumendid on avalikult kättesaadavad riigihangete registris, otsides viitenumbrit 243798. 2.1. Vastavalt seadusele on projekteerimistingimuste menetlusse kaasamiseks aega ettenähtud 10 päeva. Dokumentide saatmine jäi pühade-eelsesesse perioodi (21.12.2022). Sellest tulenevalt võimaldasime arvamust avaldada oluliselt pikema aja vältel (kuni 25.01.2023), ehk koguni 35 päeva. Täiendavalt koostati tegevuse avalik tutvustamine 18.01.2023. Meie hinnangul on juba antud täiendavat aega seisukohtade esitamiseks. Täiendavaid ettepanekuid peale esialgse tähtaja saabumist pole 25.04.2023 seisuga laekunud. 2.2. Kinnistu omanikelt ja muudelt huvilistelt laekunud ettepanekud ja kommentaarid ei kao, vaid dokumenteeritakse käesolevas dokumendis. 3. Detailsem planeering ja negatiivse mõju vähendamise meetmed selguvad projekti koostamise käigus. 3.1 Veokite puhkeala rajamise otsus on tehtud enne käesoleva riigihanke väljakuulutamist. Käesoleva hanke suhtes on lähteülesanne projekteerida puhkekoht Ääsmäe liiklussõlme piirkonda. Seda põhjusel, et olemasolevasse asukohta ja sh ka teemaplaneeringus toodud asukohta, pole

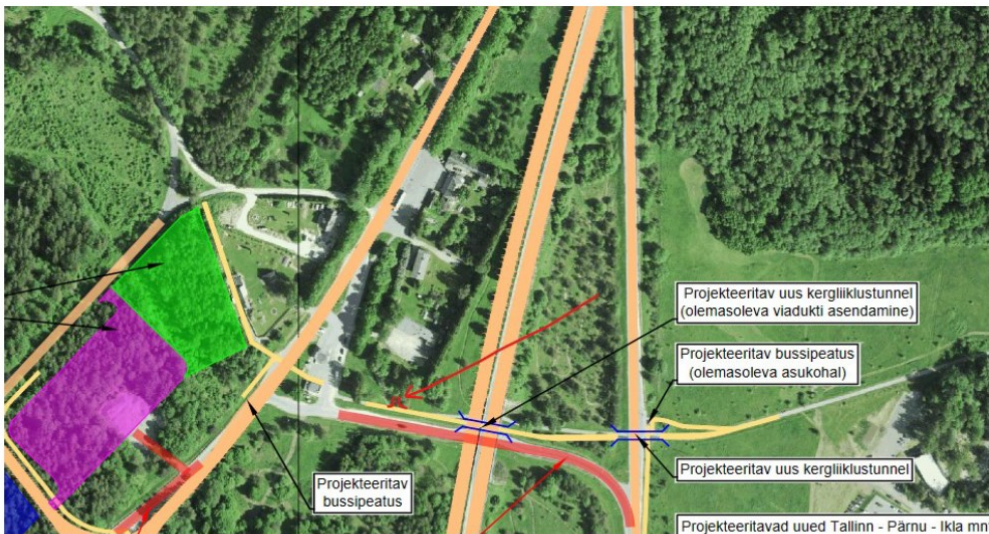
	<ul style="list-style-type: none"> Allakirjutanu saatis 20.01.2023 e-kirjaga infopäringu, millele Transpordiamet (Kaarel Ilustrumm) vastas 23.01.2023. Vastus suuremat selgust ei toonud. Ei saanud kinnitust, et veokiparkla osas Transpordiameti poolt langetatud otsus põhineb laiemal visiooni, sellest lähtuval tegevusplaanel ja iga konkreetse juhtumi jaoks läbi viidud detailanalüüsil. Katke vastusest: “Hetkel avalikku dokumenti Pärnu-Ikla, Haapsalu, Paldiski suunaliste veokiparklate osas jagada pole. Täpsem parklate ja puhkekohtade arendamise tegevuskava on koostamisel ning loodetavasti saab see ka lähiaastatel avalikuks.” <p>Allpool järgnevate kommentaaride ja küsimuste puhul eeldan, et lisaks seaduse täitmisele järgib Transpordiamet ka hea valitsemise tava. Allikana kasutasin Riigikontrolli kodulehel leitavat dokumenti: https://www.riigikontroll.ee/LinkClick.aspx?fileticket=8MHIj6Yymw%3D&language=et-EE&forcedownload=true</p> <p>Tooksin välja mõned hea valitsemise printsiipide punktid mida ise oluliseks pean:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hea valitsemine tähendab eesmärgipäraste ja läbipaistvate otsuste tegemist - Mõistetakse ametlikku ja mitteametlikku aruandmise kohustust - Avalikkusega peetakse planeeritult ja aktiivselt dialoogi - Kodanikud ja teenusekasutajad teavad eesmärgi ja kavandatud tulemusi <p>2. Üldised projektiga seotud ettepanekud, küsimused ja kommentaarid</p> <p>2.1.Dokumendid saadeti kinnistuomanikele tutvumiseks otse enne jõulupühi. Inimestelt, kellel on nii igapäevatöö kui ka aastavahetuse puhkuseplaanid oodatakse et 2-3 nädala jooksul viiksid nad ennast kurssi konkreetse projektiga kitsamalt ja teedehituse planeerimise teemaga laiemalt ning et üks kuu pärast dokumentide saamist peaksid nad olema valmis andma oma sisulist, mitte formaalset sisendit. Pakutud ajaraam võib küll vastata seadusele, aga kindlasti ei ole see parim näide hea valitsemise printsiipidest ja huvigruppide positiivsest kaasamisest. Soovin, et nii minule kui teistele antud projektiga seotud kinnistuomanikele antaks võimalus lisasisendit anda kuni 28.02.2023</p> <p>2.2.Soo on, et antud projekti käigus kinnistu omanikelt ja muudelt huvilistelt laekunud ettepanekud ja kommentaarid ei kaoks „musta auku“, vaid oleks reaalne tagasiside millisel viisil neid täpsustatud ja korrigeeritud projektis arvesse võeti. Pakun välja, et pärast projekti täpsustamist võiks seda kõigile huvilistele uuesti tutvustada.</p> <p>3. Veoautode parkla ja puhkeala</p> <p>Antud teemal oskan kaasa mõelda ja sisendit anda siis kui olen täpsemalt aru saanud milliste valikukriteeriumite lausel parkla just Ääsmäe liiklussõlme rajati.</p> <p>Lisaks sellel on soov teada milline on parkla detailsem planeering ning milliste meetmetega kavatakse vähendada negatiivset mõju ümbritsevatele kinnistutele.</p> <p>3.1.Kuidas kulges analüüsi ja otsustusprotsess mille alusel määrati et parkla ja puhkeala peavad tulema just Ääsmäe liiklussõlme? Eeldan et analüüsi aluseks olid mingid üldisema tasandi visioonid. Lisaks veel olemasolevad liiklusvoogude andmed ning tulevikuhinnangud mille alusel sõeluti välja 2-3 alternatiivset varianti, mille hulgast mingite valikukriteeriumite alusel langes valik lõpuks Ääsmäe liiklussõlme kasuks. Palun edastada dokumendid, mille alusel on see otsustusprotsess jälgitav. Kui osad või kõik dokumendid on mingil põhjusel asutusesiseseks kasutamiseks, siis palun edastage põhjus miks see nii on.</p> <p>3.2.Kas veoautode parkla rajamist kaaluti ka Kernu ja Saue/Kanama liiklussõlmede projekteerimisel? Palun edastage dokumendid kus on jälgitav otsustusprotsess miks ei kaalutud või miks lõpuks loobuti parkla rajamisest.</p> <p>3.3.Millised on viimase 5 aasta jooksul Transpordiameti poolt planeeritud ja rajatud veoautode parklad? Kas on jälgitud nende kasutamist ning kogutud andmete alusel tehtud järeldusi planeerimis- ja projekteerimisprotsessi täiustamiseks?</p>	<p>võimalik tehnilistel põhjustel enam parklaid kavandada.</p> <p>Teemaplaneering ütleb „Planeeringuga kavandatav maantee koos kõigi tee ehitamiseks ja kasutamiseks vajalike rajatistega (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgtee jne) tuleb üldjuhul ehitada planeeringu põhijoonisel esitatud tee ja teekaitsevööndi alale. Põhimaantee täpne asukoht 150 meetri laiuse tee ja tee kaitsevööndi ala sees, tee tehnilised näitajad ja sellest tulenevad piirangud (tee kaitsevööndi ja sanitaarkaitse vööndi ulatused, omandatava tee ulatus) täpsustatakse hilisemate tee-ehitusprojektidega.“</p> <p>Veoautode parklast lähtuva müra- ja muu reostuse vähendamise tegeletakse projekti koostamise käigus. Vt lisaks ka 1.1 jrk 5 põhjendust nr 10.</p> <p>3.2 Küsimus ei puuduta käesolevat projekteerimistingimuste menetlust.</p> <p>3.3 Küsimus ei puuduta käesolevat projekteerimistingimuste menetlust.</p> <p>3.4 Kavas on rajada müravall parkla ja elamute vahelisele alale. Detailsem planeering ja negatiivse mõju vähendamise meetmed selguvad projekti koostamise käigus.</p> <p>4. Detailsem lahendus selgub projekti koostamise käigus.</p> <p>4.1. Seisukoht registreeritud. Riigimaantee suhtes on siiski vaja antud mahasõit sulgeda.</p> <p>4.2. Vimma kinnistu ees ei ole plaanis muutusi, mis takistaks müratõkkeseina rajamist. Muu liiklusskeem seda ei mõjuta.</p> <p>4.3. Vimma kinnistu suhtes ei ole hetkel näha märkimisväärsed muutusi peale Uue-Hindriku tee mahasõidu sulgemise. Tulenevalt müraseina ehitamisest võib tee laieneda kinnistu suunas. Täpsemalt oskame öelda peale projekti valmimist.</p> <p>4.4. Kommentaar selge. Ei puuduta otseselt käesolevat projekti</p> <p>4.5 Kui peate silmas Tallinna suunast tulevat liiklussõlme rampi, siis seal ei ole kavas kehtestada 90 km/h. Kinnistute väljasõiduteede likvideerimine ei ole antud olukorras seotud kiirusega, vaid pigem sellega, et tegu on liiklussõlme rambiga ja rampidele mahasõite üldjuhul ette ei nähta. Eelistatud on kinnistutele juurdepääsu tagamine läbi muude teede.</p> <p>4.6. Periood täiendavate märkuste esitamiseks lõppes 25.01.2023 ning märkuseid 25.04.2023 seisuga esitatud pole.</p> <p>Kogu Ääsmäe liiklussõlmega seotud küsimused</p> <p>4.7 Riigihanke dokumendid, koos projekti tehnilise kirjeldusega on avalikult kättesaadavad riigihangete registris, otsides viitenumbrit 243798.</p>
--	---	--

	<p>3.4. Millised meetmed on planeeritud veoautode parklast lähtuva müra- ja muu reostuse vähendamiseks või likvideerimiseks?</p> <p>4. Ääsmäe liiklussõlme uus liiklusskeem</p> <p>Sarnaselt veokiparkla teemaga oskaks kaasa mõelda ja sisendit anda siis kui olen täpsemalt aru saanud milline on lähteülesanne mille alusel pakutud lahendus välja pakuti. Mis on olemasoleva liiklusskeemi probleemid ja milliste lahendustega neid likvideeritakse. Kohati jääb mulje, et rajatav parkla on paljuski määratlenud ka välja pakutud liiklusskeemi.</p> <p>Kitsamalt Vimma kinnistuga seotud küsimused</p> <p>4.1. Pooldan Uue-Hindreku kinnistul oleva eratee Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla maanteele väljasõidu säilitamist olemasolevas kohas.</p> <p>4.2. Mina ise müraprobleemi sama teravalt ei tunneta kui naaber Kuusemäe kinnistul. Ilmselt olen müra eest paremini kaitstud tänu minu kinnistust maantee poole jäävale puudereale. Soovin näha milliseks kujuneb lõplik liiklusskeem ja otsustaks siis kas ja millist müratõket soovin. Kindlasti ei soovi läbipaistmatut müratõket.</p> <p>4.3. Palun kirjeldage, kas on veel Vimma kinnistuga või Vimma kinnistu ja Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla maantee vahelise alaga seotud muudatusi mida toob kaasa Ääsmäe liiklussõlme rekonstrueerimine. Näiteks nagu puude maha raiumine, tee laiemaks ehitamine Vimma kinnistu suunas jne.</p> <p>4.4. Oma Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla maanteele viinud väljasõidu taastamise osas olen küsimused juba Transpordiametile saatnud.</p> <p>4.5. Milline on Transpordiameti seisukoht Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla maantee „Harutee“ osas. Kas soov on seal pikemas perspektiivis saavutada olukord kus saaks kehtestada kiiruseks 90 km/h, mille üheks eelduseks on praeguste maanteega piirnevate kinnistute väljasõitude likvideerimine või ümberkujundamine?</p> <p>4.6. Järgneva kahe nädala jooksul visandan omapoolse pakkumise enda kinnistuga piirneva liiklusskeemi parandamiseks – millised on minu tähelepanekud probleemide osas ja kuidas neid võiks lahendada.</p> <p>Kogu Ääsmäe liiklussõlmega seotud küsimused</p> <p>4.7. Palun edastage lähteülesanne, lahendamist vajavate probleemide nimekiri mille alusel kujunes välja praegu pakutud liiklusskeemi lahendus.</p> <p>4.8. Isiklikult pooldan olemasoleva liiklusskeemi puuduste „välja ravimist“ mitte praegust põhjaliku muutust. Üks näide kuidas pakutud liiklusskeem on olemasolevaga võrreldes isegi ohtlikum. Praegu on Ääsmäelt ja Pärnu maanteelt Harutee bensiinjaama suunas ja sealt ära viivad liiklussuunad üksteisest eraldatud ja vastassuundadest tulevate sõidukite kokkupõrkeohtu ei ole. Uue liiklusskeemi järgi sõidavad Ääsmäelt ja Pärnu maanteelt tulevad sõidukid vastu Haapsalu poolt tulevatele sõidukitevoole ja vastavalt suureneb ka vastassuundades liikuvate sõidukite kokkupõrkeoht.</p> <p>4.9. Vana-Pärnu maantee (11406) suuna liiklusskeem ei ole esitatud eskiiside põhjal arusaadav – kuidas see on mõeldud lahendada?</p> <p>4.10. Järgneva kahe nädala jooksul visandan omapoolse pakkumise olemasoleva liiklusskeemi parandamiseks – millised on minu tähelepanekud probleemide osas ja kuidas neid võiks lahendada.</p> <p>5. Kergliiklusteed ja kergliikluse ning jalakäiate teedeületuskohad</p> <p>5.1. Ettepanek on rajada kergliiklustunnel ka Haapsalu suuna sõidutee alla.</p>	<p>4.8 Ka täna sõidavad liiklusvood üksteisele vastu. Sisuliselt sõidavad veokid kahes suunas kuni Haapsaluni alates all olevast joonest. Sellest tulenevalt ei näe kuidas situatsioon oluliselt muutuks</p>  <p>Täiendavalt antud enne ringristmiku on planeeritud sõidusuunasid eristavad ohutussaad, mis ei ole käesoleval hetkel veel projekteeritud. Skeemina selgitus all.</p>  <p>4.9 Vana-Pärnu maantee (11406.) Säilib sisuliselt olemasoleval kujul.</p> <p>4.10 Periood täiendavate märkuste esitamiseks lõppes 25.01.2023 Märkuseid 25.04.2023 seisuga esitatud pole. Kergliiklusteed ja kergliikluse ning jalakäiate teedeületuskohad</p> <p>5.1. Korduv ettepanek. Selgitus tabeli punkt 1.1 jrk 5 põhjenduses nr 5.</p> <p>5.2. Kujundame trassi vastavalt Saue valla ettepanekutele.</p> <p>6. Pärnu maantee trass on varasemalt kavandatud selliselt et välja on ehitatud vasakpoolne niit. (Pärnu – Tallinn) Käesoleva projektiga ehitame täiendavalt juurde parempoolse niidi. All ka geodeetilisel plaanil illustreerivalt uue niidi asukoht.</p>
--	---	--

	<p>5.2. Ettepanek on Kuusemäe kinnistu kõrvale planeeritud kergliiklustee nihutada kaugemale – näiteks sinna kus praegu on elektriliini trass. Minu arusaamist mööda kaob see trass ära siis kui Elektrilevi õhuliinid maakaablitega asendab. Maakaablitega asendamise projekt valmis juba aasta-kaks tagasi ja tööd oleks pidanud algama juba 2022 aastal.</p> <p>6. Pärnu maantee trass</p> <p>Pärnu maantee puhul torkab silma, et lahenduses rajatakse uus sõidurida terves pikkuses paremale poole, ehk siis veel lähemale kõikidele Haruteel olevatele majadele.</p> <p>Viadukti Tallinna poolses otsas ei ole vasakul pool ühtegi elamut – pakun et selles otsas võiks lisaraja alguse pigem vasakule poole teha.</p>	 <p>Otsus:</p> <p>1. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>2.1 Selgitatud. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad ja täiendavaid ettepanekuid ei ole esitatud.</p> <p>2.2 Edastada projekteerimistingimuste korraldus koos arvamuste ja kooskõlastuste tabeliga kõikidele kaasatutele ning ning avalikul koosolekul osalenutele.</p> <p>3. Selgitatud. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>3.1 Selgitatud. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>3.2 Selgitatud. Küsimus ei puuduta käesolevat menetlust.</p> <p>3.3 Selgitatud. Küsimus ei puuduta käesolevat menetlust.</p> <p>3.4 Selgitatud. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>4. Selgitatud. Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p>
--	--	--

			<p>4.1 Teadmiseks võetud. Kaaluda projekti koostamise käigus koostöös Saue vallaga, Uue-Hindreku kinnistu mahasõidu avatuks jätmist.</p> <p>4.2 Teadmiseks võetud. Võtta projekteerimise käigus ühendust Vimma kinnistu omanikuga, et kokku leppida võimaliku müratõkkeseina lahendus.</p> <p>4.3 Selgitatud. Konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>4.4 Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>4.5 Selgitatud. Konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>4.6 Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad ja täiendavaid ettepanekuid ei ole esitatud.</p> <p>4.7 Selgitatud. Konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>4.8 Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>4.9 Selgitatud. Konkreetsed ettepanekud puuduvad.</p> <p>4.10 Võtta info teadmiseks, sest konkreetsed ettepanekud puuduvad ja täiendavaid ettepanekuid ei ole esitatud.</p> <p>5.1 Ettepanekuga, rajada Tallinn-Haapsalu rambile kergliiklusteetunnel, mitte arvestada.</p> <p>5.2 Projekteerida kergliiklustee ettepanekus toodud asukohta või viia see veelgi kaugemale Kuusemäe maaüksusest. Asukoht täpsustada koostöös Saue vallaga.</p> <p>6. Ettepanekuga, rajada maantee teine niit Ääsmäe küla poole, mitte arvestada.</p>
5	Kaasiku 72501:001:0212	<p>23.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-9</p> <p>18.01.2023 Ääsmäel toimunud koosolekult jäi kõlama, et antud eskiisprojekti kogujateede osa on veel lõplikult paika panemata, aga olemasoleval eskiisil on välja jäänud jälle ca 200 m - alates meie tee suletavast osast (mis tõstetakse ümber Pähkli kinnistu kõrvale) kuni pilootprojektiga rajatud 2+1 raames kogujateeni.</p> <p>Rajasime selle sissesõidutee Maanteeameti kooskõlastusega 1988 (tegemist on ajalooliselt vana Pärnu mnt põhjaga) ja sellele teele on umbes 1997 seatud meie kasuks ka servituut. Kuna täna kasutavad seda projektist välja jäetud lõiku kõik, kes kogujateel liiguvad, siis on tee muutunud mudaaukuks ja minul ei ole võimekust ega ka soovi seda oma vahenditega korras hoida. Soovin, et antud rekonstrueerimise käigus saab ka see lõik korda tehtud.</p> <p>Teine ettepanek puudutab müratõkkeid. Kui meile saadeti väga palju aastatid tagasi Via Baltica 2+2 projekti tutvustavad materjalid, siis oli seal olemas ka Kaasiku kinnistu pool müratõke. 2+1 pilootprojektist jäeti see välja põhjendusega, et tegemist on teise projektiga. Tänapäevane olukord on selline, et teisele poole Pärnu mnt-d Pirni kinnistu äärde rajatud müratõkkelt peegeldub nüüd müra tagasi meie kinnistu poole ja olukord on muutunud seda halvemaks. Modelleeritud mürakaart ei peegelda tegelikku olukorda. Soovin reaalselt müra mõõtmist ja vastavalt siis tulemusele ka lahendust.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Korduv ettepanek. Projekteerime kogujatee rajamise.</p> <p>2. Mürauringus on arvestatud olemasoleva müratõkkeseinaga teisel pool teed maanteed. Väljavõte uuringust:</p>  <p>Eelneva skeemi peal on toodud perspektiivne 2050. a müraolukord päevasel ajal ning Kaasiku kinnisasja eluhoone faasadil on müratase mürauringu kohaselt 62 dB. See on küll suhteliselt kõrge tase, kuid ei kohusta Transpordiametit antud asukohas müra leevendusmeetmeid rakendama. Elamu maa-alal on kehtestatud liikluse müra piirväärtuseks elamu teepoolsel küljel päevasel ajal 65 dB ja öisel ajal 60 dB ning segaaladel vastavalt 70 dB ning 60 dB. Uute</p>

			<p>ulatuslike teelõikude, ristmike ja liiklussõlmede puhul ei ole võimalik müra mõõta ja hinnangu aluseks võetakse modelleerimine.</p> <p>Antud teelõigu müraolukord vaadatakse üle 5-aastase vahega ning vajadusel kavandatakse meetmed müra leevendamiseks. Täpsemalt saab lugeda: https://transpordiamet.ee/mura#liiklusmura-seire</p> <p>Otsus</p> <p>1. Projekteerida riigiteelt 11404 kuni Kaasiku kinnisasjani kõvakattega kogujatee ning viia kokku järgneva kogujatee lõiguga.</p> <p>2. Ettepanekuga, teostada projekteerimise käigus täiendavad liiklusrumade mõõtmised, mitte arvestada.</p>
6	Remontla 72704:001:0001	<p>25.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-13</p> <p>1. Soovime, et Kinnistule sissesõit tehtaks nõuetele vastavaks - hetkel suur probleem sissesõiduteele ette parkivad sõidukid.</p> <p>Meie nägemuse kohaselt tuleks tee teha eristatavaks, asfalteerida kuni Remontla kinnistu piirini ning liikluskorralduslike vahenditega piirata parkimine nii, et ei häriks meie ning klientide sissesõitu territooriumile. Tulevikus plaanime ka oma “platsi” asfalteerida, et pääseks ligi ka raskeveokid. (joonisel punasega märgitud ala)</p> <p>2. Alexela juures paikneva sõidutee ääres tuleks korraldada parkimine ning jalakäiatele eraldatud ala - hetkel valitseb seal segadus, eriti talvel, kui lumi lükatakse nõ valli ning jalakäiatele ruumi ei jagu. Antud asukohta kasutavad paljud sõiduauto omanikud oma logistilise keskpunktina - näiteks paljud need, kes suunduvad edasi ühe autoga tööpostile. (joonisel märgitud mustaga).</p> <p>3. Alajaamale ligipääs - soovime, et alajaamale ligipääs oleks lahendatud nii, et see ei toimuks tulevikus läbi Remontla kinnistu.</p> <p>4. Tulevaselt kergliiklusteelt mahasõit/sissesõit Remontla kinnistule - täpse asukoha suhtes peame eraldi kokku leppima, et kuhu see ka teie poolt mõistlik ja võimalik teha oleks</p> <p>25.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-17</p> <p>Projekteerimistingimustega hõlmatavas alas oleva Remontla kinnistu (72704:001:0001) omanikena teeme projekti põhieesmärgi arvestades alljärgnevad ettepanekud:</p> <p>5. Jalakäijate ja kergliiklejate ohutuks juurdepääsuks Remontla kinnistule palun näha ette mahasõidu ehitamine kinnistuga piirnevalt projekteeritavalt kergliiklusteelt.</p>	 <p>Põhjendus:</p> <p>1. Hindame olukorda projekteerimisel. Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.4. nähakse ette projektiga hõlmatud alal olemasolevate mahasõitude remontimise vastavalt mahasõidu tüüplahendustele. Punasega märgitud juurdepääsutee asfalteerimise osas teeme otsuse projekteerimise käigus.</p> <p>2. Hindame olukorda projekteerimisel ning näeme vajadusel ette meetmed kergliiklustee ohutustamiseks.</p> <p>3. Hindame olukorda projekteerimise käigus. Võimalusel tagame juurdepääsu alajaamale ilma Remontla kinnistut läbimata.</p> <p>4. Juhime tähelepanu asjaolule, et vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.4. ei kavandata projektiga täiendavaid mahasõite.</p> <p>Remontla kinnistule on tagatud juurdepääs avalikult kasutatavalt teelt. Kui kinnistu omanik soovib asukohta muuta, täpsustada kinnistu liikluslahendust, tuleb see tal projekteerida ja kooskõlastada Transpordiametiga. Täpsem info Transpordiameti kodulehel: https://transpordiamet.ee/mahasoidud</p> <p>5. Juurdepääs on tagatud, täiendavat ühendust antud projektiga ei projekteerita (vt ka eelmine punkt).</p> <p>6. Korduv ettepanek. Vt täpsemalt punkti nr 1 põhjendust. Erilahenduse korral vt täpsemalt punkti nr 4 põhjendust.</p> <p>7. Hindame olukorda projekteerimise käigus. Vajadusel näeme projektiga ette kõrghaljastuse likvideerimise ja vajalikud heakorratööd.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Projekteerida mahasõidu remont vastavalt tüüplahendusele. Hinnata juurdepääsutee olukorda ning vajadusel näha ette selle asfalteerimine.</p> <p>2. Projekteerida vajalikud meetmed, et kergliiklustee oleks ohutu ja muust liikluskeskonnast eristatav.</p>



Skeem nr 1. PT eelnõus olevale skeemile on punase joonega lisatud kergliiklejaile ja jalakäijale Remontla kinnistule ohutuks otsejuurdepääsuks ettenähtav mahasõit kergliiklusteel.


6. Remontla kinnistu sihtotstarve on 100% tootmismaa ja kinnistul paikneb omandireformi eelselt kasutusel olev autoremonditöökoja hoone. Ka käesoleval hetkel toimub hoones autode remont. Hoone teenindab muu hulgas trassil liiklejaid. Juurdepääs Remontla kinnistule 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla teelt toimub 1110 Ääsmäe ühendustee /72704:001:01664/ ja Tallinn-Pärnu-Ikla tee L19 /72704:001:0158/ kaudu. Riigimaantee maa-alal paiknev olemasolev mahasõit ja juurdepääsutee pärinevad omandireformi eelsest ajast ja ei vasta kaasaja nõuetele. Palun projekteerida riigimaantee maa-alale kaasaja nõuetele vastav mahasõit ja juurdepääsutee arvestades kahepoolse liiklusega kuni 10 sadulautorongi ööpäevas ja kuni 50 sõiduautoot ööpäevas.



Skeem nr 2. Maa-ameti ortofotole on punase noolega lisatud Remontla kinnistule ohutuks juurdepääsuks kahepoolse liikluse nõuetele vastav mahasõit.

7. Remontla kinnistu idapiiril riigimaantee teemaa-alal on väljakasvanud kuusehekk Remontla kinnistul olevale hoonele ohtlikult lähedal (ca 2,5m). Palume projektiga näha ette riigimaantee alal oleva kõrghaljastuse eemaldamine skeemil näidatud asukohas.

3. Hinnata lahendusi projekteerimise käigus. Võimalusel projekteerida ligipääs alajaamale Remontla kinnistule läbimata.
4. Ettepanekuga, rajada Remontla kinnistule täiendav mahasõit, mitte arvestada.
5. Ettepanekuga, rajada Remontla kinnistule täiendav kergliiklustee ühendus kavandatavalt kergliiklusteel, mitte arvestada.
6. Projekteerida mahasõidu remont, vastavalt tüüplahendusele. Ettepanekuga, rajada mahasõit ja juurdepääsutee arvestades kahepoolse liiklusega kuni 10 sadulautorongi ööpäevas ja kuni 50 sõiduautoot ööpäevas, mitte arvestada.
7. Projekteerimisel hinnata kõrghaljastuse olukorda. Vajadusel näha ette selle likvideerimine ja maa-ala heakorrastamine.

		 <p><i>Skeem nr 3. Maa-ameti ortofotole on punaste joontega määratletud ala, mille ulatuses palume likvideerida kõrghaljastus.</i></p>	
6	Kärneri 72704:002:0570	<p>25.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-16</p> <p>Projekti koostamise põhieesmärgiks on Saue vallas asuva Ääsmäe liiklussõlme ümberehitamine koos põhimaantee nr 4 km 26,7-28,5 maanteelõigu liikluslahenduse vastavusse viimine kiirusrežiimiga 120 km/h ning liiklusohutuse taseme tõstmine.</p> <p>Palun selgitage kuidas on lahendatud näiteks Kärneri kinnistule välja ja sissesõit kiirusrežiimil 120 km/h. Juba praegu on väljasõiduks aega mõni sekund kuna sissesõidutee asub kurvi taga ja vaade on piiratud, kiiruse suurenedes kuni 120 km/h turvalisus ja ohutus kindlasti ei tõuse nagu korduvalt esitlusel 18.01.2023 kinnitati.</p> <p>25.01.2023 nr 8-1/22-057/28798-12</p> <p>Oleme nimelt mures oma väljasõidu/sissesõidutee ohutuse pärast, sest meie teeots asub just peale peale teekurvi ja peale Pärnu- Haapsalu tee ühinemiskohta.</p> <p>Juba praegu on meil kiirusel 110km/h või lumisel teel sissesõiduga probleeme olnud et palun nihutage see 110km/h märk edasi juba nüüd meie teeotsast.</p> <p>Kui teie plaanid on teha sellel teelõigul nüüd kiiruseks 120/kmh, siis palun selgitage kuidas lahendate meie kinnistule ligipääsu võimalikult turvaliselt nagu 18.01 koosolekul lubati?</p>	<p>Põhjendus: Küsimus põhjendatud ning kuna teemaplaneering ega ka üldplaneering pole seda täpsemalt kajastanud. Kinnisasjale tuleb leida alternatiivne ligipääs projekteerimise käigus. Kinnistuomanikuga on ühendust võetud 14.02.23 telefoni ja e-kirja teel ning pakutud välja võimalikud lahendused. Eelistust või täpsustatud ettepanekut kinnisasja omanik 23.03.23 seisuga esitanud pole.</p> <p>Otsus: Sulgeda km 26,6 asuv mahasõit põhimaanteele. Kärneri ja Reomäe kinnisasjadele projekteerida alternatiivne juurdepääs. Lahendus ja juurdepääsutee paiknemine täpsustada projekteerimise käigus koos kinnistuomanike ja kohaliku omavalitsusega.</p>

1.3.Piirnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

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

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Hageri tee 2a	72704:002:0294
Hageri tee 2b // Kodurahu	72704:002:0295
Hageri tee 3	72501:001:0264
Hageri tee 5	72704:002:0223
Haljasmäe	72704:001:0008
Harutee 3	72704:001:0228
Harutee alajaam	72704:001:0036
Kernu metskond 114	72701:001:1259
Kernu metskond 113	72701:001:1257
Kernu metskond 28	72701:001:1255

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kernu metskond 29	72704:001:0400
Kirsi	72501:001:0561
Kruusiaugu	72601:001:1086
Lainurme	72704:001:0250
Loigu	72704:001:0026
Marjametsa	72601:001:0789
Männimetsa	72704:002:0292
Männituka	72701:001:1421
Pirni	72601:001:0041
Ploomi	72601:001:0040

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Pähkli	72704:001:0009
Pärtle	72704:001:0375
Pärtlepõllu	72704:001:0415
Reomäe	72704:002:0230
Siugunurga	72704:001:0135
Siugunõmme	72704:001:0134
Tagametsa bensiinjaam 2	72704:001:0270
Tagametsa tankla	72704:001:0037
Tarve	72704:001:0193

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Toome	72701:001:1143
Tõru	72501:001:0213
Uue-Hindreku	72704:001:0189
Uuskami	72704:002:0636
Vanapärtle	72704:001:0376
Viljapõllu	72704:001:0378
Väiketüki	72704:002:0014
Väljavahi	72701:001:1774
Väljavahi	72704:002:0222
Väljavahi	72704:001:0241

* 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).