



TRANSPORDIAMET

Britta Retel
Advokaadibüroo Sorainen AS
estonia@sorainen.com
Pärnu mnt 15
10141, Tallinn, Harju maakond

Teie 10.06.2022

Meie 13.07.2022 nr 8-1/21-077/11066-4

**Vastus riigitee 17152 Vohnja–Kadrina km
8,710 asuva Undla silla rekonstrueerimise
ehitusloa menetluses**

Transpordiamet teavitas Osühingut Metalldetail 18.05.2022 kirjaga nr 8-1/21-077/11066-1 riigitee 17152 Vohnja–Kadrina km 8,710 asuva Undla silla rekonstrueerimise ehitusloa menetluse algatamisest ning 18.05.2022 kirjaga nr 8-3/21-033/11056-1 kinnisasja osa omandamise menetluse algatamisest. Arvamus või ettepanekud ehitusloa menetluses paluti esitada hiljemalt 06.06.2022. OÜ Metalldetail esindaja taotles arvamuse esitamise tähtaja pikendamist kuni kuupäevani 10.06.2022. Transpordiamet arvestas taotlusega.

10.06.2022 esitas Advokaadibüroo Sorainen AS maaomaniku OÜ Metalldetail nimel kirja, kus on palutud Transpordiameti vastuseid seoses Undla silla rekonstrueerimise ehitusloa menetlusega ning Veskijärve katastriüksuse osaliselt avalikes huvides omandamisega. Järgnevaga anname vastused esitatud küsimustele.

- 1. Mis on kavandatava Flora kinnistust äralõike tegemise eesmärk? Palume põhjendada, miks on vältimatult vajalik kinnisasja osa avalikes huvides omandamine Undla silla rekonstrueerimise käigus, kui silla asukoht ei muutu?*

Veskijärve katastriüksusest on äralõiked vajalikud seetõttu, et riigitee muldkeha ja silla konstruktsioonid tervikuna jääksid riigitee maale ning oleks võimalik teostada teehoolduse ja silla korrushoiutõid transpordimaalt. Kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse § 4 lg 1 punkti 20¹ kohaselt on kinnisasja lubatud omandada ka viidatud sättes nimetatud eesmärgil kasutusel oleva ehitise või objekti omandamiseks.

Maakorralduslike tööde käigus kooskõlastatakse teemaa piirid ka maaomanikuga. Täpsemad selgitused maavõõrandusega seotud menetluse kohta on esitatud Transpordiameti kirjas 18.05.2022 nr 8-3/21-033/11056-1.

- 2. Kas Transpordiamet on projekteerimisel arvestanud MTÜ-le Undla Vesi väljastatud keskkonnaloaga nr L.VV/331308 ning kinnitab, et see ei takista mistahes kujul kalapääsu projektide realiseerimist. Kui sellist analüüsi ei ole teostatud, siis palume peatada ehitusloa taotluse menetlus analüüsi teostamise perioodiks.*

Transpordiamet kinnitab, et Undla silla rekonstrueerimise põhiprojekti lahendus ei takista kalapääsu projekteerimist ning realiseerimist.

Meile teadaolevalt ei ole koostatud kalapääsu põhiprojekti ning kalapääsu rajamiseks puudub ehitusluba. Kalapääsu projekt ja ehitusloa andmine tuleb kooskõlastada Transpordiametiga (EhS § 42 lg 7 p 1, § 92 lg 6) ning projekteeritav kalapääsu lahendus siduda Undla silla rekonstrueerimise põhiprojektiga.

- 3. Kas Transpordiamet kinnitab, et ehitustööde teostamise järgselt taastatakse ajalooline veetase ja veerežiim, mh lähtudes kehtivast keskkonnaloast. Selle kohaselt on seatud loa tingimuseks tagada Undla paisul PAIS012800 normaalpaisutus tase NPT 77.30 m (EH2000), kõrgpaisutus KPT 77.60 m, minimaalne paisutustase MPT 77.20 ja veestigavus.*

Undla silla rekonstrueerimise põhiprojektis on projekteeritud silla aluste puitpõrandate ja paisutusvalli säilitamine või taastamine. Keskkonnaamet on silla ehitusloa eelnõu kooskõlastamisel 02.06.2022 kirjas nr 6-3/22/9970-2 välja toonud, et paisuvalli ja puitpõranda taastamine ei ole kooskõlas keskkonnaloaga nr L.VV/331308. Keskkonnaamet on oma kooskõlastuses seadnud tingimuseks, et paisu puitpõrandaid ja paisutusvalli ei tohi taastada.

Lähtudes Keskkonnaameti ehitusloa eelnõu kooskõlastamisel seatud tingimusest ei ole Transpordiametil õigust taastada ehitustööde teostamise järgselt silla aluseid puitpõrandaid ja paisutusvalli.

- 4. Miks ei ole kavandatav tegevus kooskõlas Maanteeameti peadirektori 25.05.2012 käskkirjaga, milles tulenevalt on Undla sild hästi säilinud ja tuleb ka rekonstrueerimisel säilitada terviklahendusena?*

Nimetatud käskkirja alusel on eesmärgiks sildade säilitamine võimalikult originaalilähedasel kujul. Undla silla põhiprojekti koostamisel on tehtud koostööd Maanteemuuseumi spetsialistiga ning on projekteeritud võlvsild.

- 5. Miks on uus Undla sild projekteeritud ühe avalise sillana, kui olemasolev sild on kahe avaline? Ka see on vastuolus olemasoleva silla säilitamise põhimõttega. Ajalooliselt on kaks ava vajalikud, sest üks ava oli mõeldud liigveelaskmeks ning teises avas suunati veevool veskikividele.*

Tänaseks on välja kujunenud olukord, kus ava, mille kaudu ajalooliselt suunati veevool veskisse, on aastakümneid olnud suletud. Undla silla rekonstrueerimise põhiprojektiga seda olukorda ei muudeta. Transpordiametil riigitee ja silla omanikuna puudub vajadus veskiava avamiseks. Huvitatud isikul on kehtivast seadusandlusest lähtudes võimalik kavandada ava avamine kooskõlastades tegevus Transpordiametiga.

- 6. Miks ei ole ehitusprojektis arvestatud tee all olevate veskiavadega. Olemasolevad veskiavad on ehitatud vastu pidama inimeste ja hobustranspordi koormusele ja ei ole mõeldud taluma tänast liiklust? Uus sild on projekteeritud taluma praegusest sillast oluliselt suuremat koormust, millele olemasolevad veskiavad vastu ei pea. Lisaks ei ole arvestatud veskiavade pikendamise vajadust, tulenevalt tee laiuse suurenemisest.*

Transpordiametil riigitee ja silla omanikuna puudub vajadus veskiava pikendamiseks. Undla silla rekonstrueerimise põhiprojektis on veskiavaga arvestatud. Kaalumisel oli ka veskiava likvideerimine, kuid veski omaniku huvi tõttu võtta veski tulevikus kasutusele on tehtud otsus säilitada olemasolev olukord. Huvitatud isikul on kehtivast seadusandlusest lähtudes võimalik kavandada ava avamine kooskõlastades tegevus Transpordiametiga.

- 7. Miks ei ole uue tee (sild tee osa) ehitusprojektis arvestatud sillaga kokkuehitatud veskihoonega, vahetult tee ääres olevate tootmishoonetega ega Flora, Veskijärve, Kaalumaja ja Sooääre kinnistutel paikneva tootmiskompleksiga (vt täiendavalt Lisa 1)?*

Kõikide olemasolevate hoonetega on silla projekti koostamisel arvestatud ning projekteeritud lahendus lähtubki eelkõige hoonetega seotud juurdepääsude säilitamise vajadusest, mida maaomanik on projekteerimistingimuste andmise menetluses välja toonud.

Maaomaniku sooviga arvestades on säilitatud sissepääs veskisse riigitee poolsest küljest. Veskihoone ette projekteeritud jalgteel tagab lisaks juurdepääsule ka hoone kasutajate ohutuse, kuna pääs majja toimub jalgteelt, mitte sõiduteelt. Ka Flora katastriüksusel asuva tootmishoone olemasolevatele ustele on juurdepääsud tänasel kujul säilitatud. Sooääre ja Kaalumaja katastriüksuste juurdepääsud ei asu silla projektialas.

8. *Transpordiamet on varasemalt käsitletud silda tõkestusrajatisena, mille tulemusel ongi tagatud Veskijärve paisutus. KeHJS § 6 lg 1 p 21 kohaselt tundliku suubla tammi või paisu rekonstrueerimisel keskkonnamõtjude hindamise algatamine kohustuslik, st seda ei saa asendada eelhindamisega. Kas Keskkonnaamet on kinnitanud, et käesoleval juhul ei vasta kavandatav tegevus KeHJS § 6 lg 1 p 21 tähenduses projektile?*

Keskkonnaamet on 02.06.2022 kirjas nr 6-3/22/9970-2 väljendanud seisukohta, et keskkonnamõtju hindamise algatamine ei ole vajalik.

9. *Millal kavandab Transpordiamet Metalldetail 02.06.2022 taotluse lahendada, mille eesmärgiks on olemasoleva kiiruspiirangu muutmine?*

Kiiruspiirangu seotud taotlus on lahendatud Transpordiameti 28.06.2022 kirjaga nr 9.1-3/22/12475-2.

10. *Kui Transpordiamet ei ole nõus muutma kiiruspiirangut, siis kas alternatiivselt on võimalik vähemalt Flora/Sooääre/Veskijärve kinnistule teise juurdepääsutee rajamine või Transpordiamet on nõus algatama Flora, Veskijärve, Kaalumaja ja Sooääre maaüksuse osas avalikes huvides omandamise menetluse, sest need moodustavad ühe tootmiskompleksi?*

Transpordiamet on teinud otsuse kehtestada Undla sillal kiiruspiirang 30 km/h.

11. *Kuidas on võimalik lahendada ligipääsu puudumise probleem Kaalumaja kinnistule?*

Kaalumaja katastriüksuse juurdepääs ei asu silla projektialas. Huvitatud isikul on võimalik taotleda juurdepääsu rajamist riigiteelt esitades taotlus info@transpordiamet.ee.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kaie Kruusmaa

projektijuht

projekteerimise osakonna projekteerimise üksus

Kaie Kruusmaa

58805076, Kaie.Kruusmaa@transpordiamet.ee

Uuno Pärrik

5093690, Uuno.Parik@transpordiamet.ee