

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

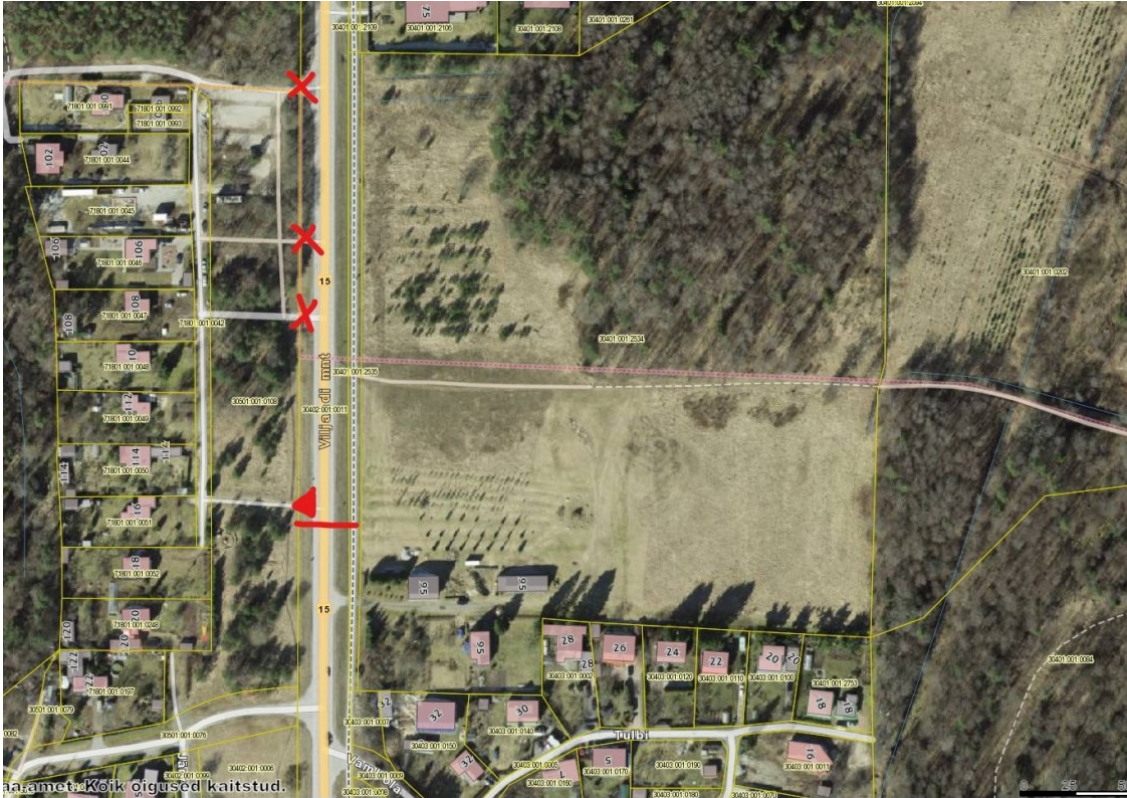
1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Tallinna Kommunaalamet	-	<p><u>Põhjendus:</u> Pädev asutus eeldab, et kooskõlastaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p> <p><u>Otsus:</u> 1. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
2	Kaitseministeerium	<p>Kangru liiklussõlme projekteerimistingimuste eelnõu tingimusega kooskõlastamine</p> <p>Transpordiamet esitas Kaitseministeeriumile kooskõlastamiseks eelnõu „Projekteerimistingimused Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks“.</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu ja selle lisaks oleva asendiplaani järgi projekteeritakse suur osa ehitisest Saku valla ja Kiili valla territooriumil riigikaitse ehitise Männiku harjutusvälja piiranguvööndis, mis on kooskõlas kehtiva Harju maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" (edaspidi „Rail Balticu planeering“).</p> <p>Projekteerimistingimuste eelnõu asendiplaanile on kantud muude rajatiste hulgas riigteed ja Rail Balticut ületav jalgratta- ja jalgteed (edaspidi kergliiklusteed), mille suund pärast raudteetrassi ületamist on Raku järve (katastriüksus Männiku liivakarjäär, 71801:001:0182) ja Männiku harjutusvälja (katastriüksus Männiku polügoon, 71801:001:09839) vahelisele piirile.</p> <p>Juba Rail Balticu planeeringu koostamise ajal leppisid osapooled kokku, et raudteetrassi ületavat kergliiklusteed ei suunata Männiku harjutusvälja poole, kuna see juhiks inimesti harjutusväljale, mis on ohtlik ning vähendab harjutusvälja töövõimet oluliselt. Niisugust kergliiklusteed kehtestatud Rail Balticu planeeringus ei ole.</p> <p>Lisaks on Harju maakonnaplaneeringus 2030+ (edaspidi maakonnaplaneering) peatükis 4.3.1 „Riigikaitse ehitised“ ja kaardil „Asustuse suunamine“ kavandatud Männiku harjutusvälja laiendus Saku vallas. Sama on kavandatud ka Männiku harjutusvälja aretusprogrammis. Osa harjutusvälja laiendusest hõlmab ka Männiku liivakarjääri katastriüksust 71801:001:0182. Männiku harjutusvälja laiendamise korral oleks projekteerimistingimuste asendiplaanil märgitud kergliiklustee suunatud otse harjutusvälja laiendusele, mis on ohtlik ja eksitav, sest harjutusväljale sisenemine on kõrvalistele isikutele keelatud just nende ohutuse tagamiseks.</p> <p>Arvestades eeltoodut palume projekteerimistingimustes sätestada nõue, et kergliiklusteed ei ole lubatud suunata riigikaitse ehitise Männiku harjutusvälja ja selle perspektiivse laienduse maa-ala suunas. Kaitseministeerium teeb ettepaneku projekteerida kergliiklustee nii, et pärast raudteetrassi ületamist suunduks see Raku järve idakaldal põhja suunas.</p> <p>Võttes aluseks ehitusseadustiku § 120 lõike 1 punktid 2 ja 3 ning kaitseministri 26.06.2015 määruse nr 16 „Riigikaitse ehitise töövõime kriteeriumid, piirangute ruumiline ulatus ja andmed riigikaitse ehitise töövõimet mõjutavate ehitiste kohta“ § 3 lõike 1 ja § 8 lõike 1, kooskõlastab Kaitseministeerium eelnõu</p>	<p><u>Otsus:</u> Projekteerida kergliiklustee viadukt suunaga Raku järve idakaldale suunaga põhja poole. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>

		„Projekteerimistingimused Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks“ tingimused, et arvestatakse eespool märgitud ettepanekuga.	
--	--	--	--

2. ARVAMUSED
2.1.Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Kiili Vallavalitsus	<p>Olete esitanud Kiili Vallavalitsusele projekteerimistingimuste eelnõu Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks.</p> <p>Kiili Vallavalitsuse huvi on tagada elanikele ohutud ja mõistlikult lahendatud teeületuskohad ja juurdepääsud oma kodudele, bussipeatustele, kergliiklusteedele. Lisaks korrastada teemaal asuvate rajatiste asukohad ja maaksutus.</p> <p>1) Punkt 5.1.3. Lubatud suurim sõidukiirus Kõrvalmaanteel nr 11115 Kurna-Tuhala – 70 km/h. Märkus: Mitte tõsta piirkiirust peale liiklussõlme 90 km/h, jätta olemasolev piirkiirus kehtima ka tulevikus, milleks on 70 km/h. Ettepanekud: 1. Lisada Kangru alevik - 50km/h. Kangru ühendusteele paigaldada asula märk. 2. Luige alevik – 60km/h.</p> <p>2) Punkt 5.2. Riigitee, sh ristmikud ja mahasõidud 1.Vastavalt punktile 5.2.4. Projekti koosseisus näha ette vajadusel riigiteel paiknevate riigiteede ja kohalike teede ristmike rekonstrueerimine. 1.1 Viljandi mnt 98 Luige alevikus on näidatud, et kaks mahasõitu likvideeritakse. Seoses sellega tuleb rajada normidele vastav mahasõit Viljandi maantee äärsete kinnistute teenindamiseks, mille juurdepääs asub Viljandi maanteelt (katastritunnus 71801:001:0042, transpordimaa, riigiomand) ja mahasõit jääb Viljandi mnt 98. Ettepanek: Pikendada projekteerimisala kuni nimetatud piirkonna lõunapoolse mahasõiduni ja rajada normidele vastav mahasõit, teised mahasõidud võib likvideerida (Lisa 1), luua ohutu teeületus kergliiklejatele kergliiklusteele pääsemiseks.</p> <p>3) Punkt 5.3. Bussipeatused Nõustume olemasolevate „Kangru“ bussipeatuste nihutamisega kõrvalmaanteele nr 11115 Kurna–Tuhala. Võimalikud bussipeatuse asukohad, mis on asendiplaani joonisel näidatud, on antud liikluskorraldusliku lahenduse puhul meile sobivad. Ettepanek: Mareti bussipeatus Rapla suunal tõsta uue rajatava Kasteheina JJT ristmikule lähemale. Lahendada jalakäijate juurdepääsud bussipeatustesse (jalgteed, teeületuskohad saartega ja/või ülekäiguradadega jmt). Projekteerida Kangru aleviku sisesele teele ülekäigurajad. Ülekäigurada projekteerida lähtudes vastavalt Eesti Standardist EVS 843:2016 “Linnatänavad“.</p> <p>4) Punkt 5.4. Kergliiklusteed Märkus: Kergliiklustee katte laius 3m. Ettepanek: Kasteheina JJT juurdepääsuks lahendada ohutu ülekäik kergliiklejatele (nt ühendada uue Mareti bussipeatuse juurdepääsuga/ülekäigurajaga).</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1) Ettepanek 1: Olemasolev tugimaantee muutub seoses uue liiklussõlme projekteerimiseks kohalikuks teeks ning vastavalt ettepanekule määratakse suurimaks lubatud sõidukiiruseks 50 km/h ning paigaldada asula märk. Ettepanek 2: Luige alevikus olemasolevat olukorda võrreldes tänasega oluliselt ei muudeta ning piirkiirust ei ei kavandata töömahtudest väljaspool muuta. Märkus: Piirkiirust peale liiklussõlme ei kavandata olemasolevast kiirusest tõsta ning säilitatakse piirkiirus 70 km/h.</p> <p>2) Projekteerimise käigus tuleb kontrollida mahasõitude säilitamise võimalusi. Kui mahasõite normide kohaselt säilitada ei õnnestu, tuleb ette näha mahasõitude liitmine lähima teeni. Projektala piirides tuleb lahendada ka teeületuskoha paiknemine.</p> <p>3) Kui Mareti Rapla suunaline bussipeatus nihutada Uus-Kasteheina tänavale lähemale, läheb bussipeatuste paiknemine vastuollu maantee projekteerimisnormidega. Lisaks tekib olukord, kus kergliiklejaid suunatakse teed ületama bussi eest, mis halvendab nähtavust ja vähendab liiklusohutust. Kui olemasolev 15 Tallinn-Rapla-Türi maantee muutub asulasiseseks teeks, on mõistlik muuta teeületuskoht ülekäigurajaks ning lähtuda Eesti Standardist EVS 843:2016 “Linnatänavad“.</p> <p>4) Arvestades, et olemasolevate kergliiklusteede laius on 3 m, on mõistlik projekteeritavate kergliiklusteede laius valida 3 m. Mareti bussipeatust ei kavandata nihutada ning sellega seoses ei teki ka vajadust uue ülekäigu ja bussipeatuse juurdepääsu rajamiseks.</p> <p>5) Projekteerimisprotsessi jooksul tuleb võimalikult hea lahenduse saamiseks teha koostööd Kiili vallaga.</p>

	<p>5) Punkt 5.6. Teevalgustus Ettepanek: Valgustuse projekteerimisel teha koostööd Kiili Vallavalitsusega võimalike ühiste lahenduste leidmisteks, et oleks tagatud terviklahendus.</p> <p>6) Punkt 5.7. Muud projekteerimisel arvestamisele kuuluvad tingimused 1. Pinnavete ärajuhtimise projekteerimisel teemaalt tuleb tagada, et ei halveneks Kangru ja Luige alevike kinnistute osas olemasolev olukord. 2. Ettepanek teemaa omandi andmete korrastamiseks: 11115 Kurna-Tuhala tee T2 (katastritunnus 30401:001:0472) katastriüksusel Kangru alevikus asub kohalik tee nr 3040325 Kullerkupu põik. Ettepanek: Tee nr 3040325 Kullerkupu põik andmed korrastada ja projektiga näha ette eraldi transpordimaa katastriüksuse moodustamine. 3. Mürauuringu teostamine ja müratõkkeseinad. Ettepanek: Arvestada projekteerimisel müratõkkeseina rajamisega 11115 Kurna-Tuhala teel Kasteheina tn 32 - Kasteheina tn 44 osas.</p> <p>7) Punkt 5.9. Haljastuse ja heakorra põhimõtted Ettepanek: Säilitada võimalikult palju metsa Kangru aleviku ümbruses ja viaduktide vahelisel alal. Näha ette näiteks parkmetsa alasid vastu asustust.</p> <p>Kooskõlastame projekteerimistingimuste eelnõu tingimusel, et eelnõud täiendatakse ning projekti koostamisel arvestatakse Kiili Vallavalitsuse poolt esitatud märkustega ja ettepanekutega.</p> <p>Palume meid informeerida sellest, kui te ei arvesta meie kirjas toodud märkuste ja/või ettepanekutega.</p> <p>Lisa 1:</p> 	<p>6) 1. Projektiga tuleb ära lahendada sademeveete lahendus projekteeritaval alal ilma Kangru ja Luige alevike olukorda halvendamata. 2. Projekti maakorralduslikud tööd teostatakse peale projektlahenduse täpsemat väljatöötamist. 3. Müraleevenduse vajadus selgitatakse mürauuringuga. Kui mürauuringu tulemusel selgub, et antud kinnistute juurde on müraleevendus meetmeid vaja rakendada, siis nähakse need projektlahendusega ette.</p> <p>7) Projektiga proovitakse säilitada võimalikult palju looduslikku keskkonda ning metsaala Kangru aleviku ümbruses ja viaduktide vahelisel alal. Antud projekti eesmärk ei ole parkmetsa või parkide rajamine. Parkide/parkmetsade lahendusi on võimalik planeerida/realiseerida antud projektist eraldiseisvalt huvitatud osapooltel.</p> <p>Otsus:</p> <p>1) Arvestada arvamusega osaliselt. Piirkiirus langetada Kangru ühendusteel kiirusele 50 km/h ning paigaldada asula märk mõlemale poole otstes. Luige asumis piirkiirust ei muudeta. Piirkiirust peale liiklussõlme Kurna–Tuhala maanteel mitte muuta ning säilitada olemasolev piirkiirus 70 km/h.</p> <p>2) Arvamusega arvestada osaliselt. Projekteerimise käigus kaaluda nii mahasõitude säilitamise võimalusi kui ka liitmist lähima teega. Näha ette teeületuskoht projektalal.</p> <p>3) Arvestada arvamusega osaliselt. „Mareti“ bussipeatust mitte nihutada. Näha ette olemasoleva ületuskoha asukohas ülekäigurada ning lähtuda selle projekteerimisel Eesti Standardist EVS 843:2016 “Linnatänavad“.</p> <p>4) Arvestada arvamusega osaliselt. Kergliiklusteed projekteerida 3 m laiuseks. Uut ületuskohta ja bussipeatuse ühendust mitte projekteerida.</p> <p>5) Arvamusega arvestada.</p> <p>6) Arvamusega arvestada osaliselt. 1. Arvestada arvamusega 2. Arvestada arvamusega 3. Arvamusega mitte arvestada. Müratõkkeseinad projekteeritakse vastavalt mürauuringutele.</p> <p>7) Arvamusega arvestada osaliselt. Säilitada võimalikult palju metsa Kangru aleviku ümbruses ja viaduktide vahelisel alal. Eraldiseisva parkmetsa ala projektiga mitte lahendada.</p>
--	--	---

2	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
3	Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (edaspidi ELA SA)/ AS Connecto Eesti	ELA SA sidevõrgu objekt ELA094 kulgeb 15 Tallinn-Rapla-Türi tee ääres. ELA SA haldus koostöölastab projekteerimistingimuste eelnõu. Projekt koostöölastada ELA SA haldusega (AS Connecto Eesti)	Otsus: Arvamusega arvestada. Projekt koostöölastada ELA SA haldusega (AS Connecto Eesti).
4	Riigimetsa Majandamise Keskus	Küsite oma 28.04.2021 RMKle saadetud kirjas nr 8-1/21-239/10381-1 koostöölastust projektile „Projekteerimis- ja projekteerimisjärelvalve teenus uue trassi ehituseks lõigus Tallinnast Raplani“ (töö nr 20190072) Kangru liiklussõlme osas. Projekt hõlmab ka riigimaa katastriüksusi Viimsi metskond 10 (71801:001:2151), Viimsi metskond 52 (30401:001:1976) ja Viimsi metskond 314 (71801:001:2152), milliste volitatud asutus on RMK. Koostöölastan eelprojekti järgmistel tingimustel: 1. Säilitada või projekteerida ja ehitada riigimetsamaale juurdepääsude säilitamiseks mahasõidud järgmistes ligikaudsetes asukohtades: - säilitada olemasolev mahasõit koordinaatidel 580454/543676 kinnistu Viimsi metskond 52 põhjaosa teenindamiseks; - kavandada mahasõit mõlemale poole kavandatavat riigimaantee lõiku ligikaudsetel koordinaatidel 6579938/544289, et teenindada kavandatava riigimaantee trassi tõttu jagunevat kinnistu Viimsi metskond 52 lõunaosa; - kavandada mahasõit mõlemale poole kavandatavat riigimaantee lõiku ligikaudsetel koordinaatidel 6579807/543624, et teenindada kavandatava riigimaantee trassi tõttu jagunevate kinnistute Viimsi metskond 10 põhjapoolset ida- ja lääneosa ja Viimsi metskond 314 põhjaosa; - kavandada mahasõit ligikaudsetel koordinaatidel 65803567/543535, et teenindada kavandatava riigimaantee silmuse sisse jäävat kinnistu Viimsi metskond 10 osa; - säilitada mahasõit koordinaatidel 6579199/544038 koos kergtee ületusvõimalusega rasketehnika poolt, et teenindada kinnistu Viimsi metskond 314 lõunaosa; - kavandada mahasõit kavandatavalt riigimaanteelt lääne suunas ligikaudsetel koordinaatidel 6579175/543780 koos kergtee ületusvõimalusega rasketehnika poolt, et teenindada kinnistu Viimsi metskond 10 lõunaosa. 2. Arendusalale jäävate puude raieks riigimetsamaal metsateatis ja raie tingimused taotleda RMK Edela regioonilt (edela.regioon@rmk.ee). Raiutav puit kuulub RMK-le. 3. Tööde käigus tekkivad pinnasekahjustused likvideerida. 4. Tagada jäätmekäitlus ja ümbritseva ala korrashoid. 5. Kavandatavate raudtee ja riigimaanteede aluste kinnistute jagamise korraldab ja finantseerib arendaja. Kinnistu jagamine teostada koostöös RMK Kinnisvaraosakonnaga. Jagamise järgselt taotleda Keskkonnaministeeriumilt kinnistu üleandmist Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. 6. Ehitustöödega alustamisest ja prognoositavast kestusest riigimetsamaal palun teavitada RMK LääneHarjumaa metskonda ette vähemalt 7 kalendripäeva e-posti aadressil laane-harjumaa@rmk.ee.	Põhjendus: 1) Nimetatud asukohtadesse ei ole mahasõite võimalik rajada. Projekteerimise protsessi jooksul arutatakse juurdepääsud ja nende paiknemised Riigimetsa Majandamise Keskusega täiendavalt läbi. Otsus: 1.) Arvamusega arvestada osaliselt. Kinnistute juurdepääsud selgitada projekti koostamise käigus. 2.-6.) Arvestada arvamusega.
5	Esmar Gaas OÜ	Olles tutvunud arvamuseavaldamiseks esitatud dokumentatsiooniga esitab Esmar Gaas OÜ omapoolsed tingimused: 1. Teega ristumisel kui paigaldada gaasitorustikudplasthüllsi kogu tee ja selle mulde ulatuses; 2. Tagada torustike minimaalne sügavus vastavalt standardis sätestatule (gaasitorud min sügavus 1 meetriteepinnast), 3. Tagada kaugus vundamendiga valgustitest või muudest mastidest, gaasitoru puhul min vahekaugus 1.5 meetrit, Tava liiklusmärgid gaasitorudest 1 meetri.	Otsus: Arvamusega arvestada.
6	Esmar Vesi OÜ	Olles tutvunud arvamuseavaldamiseks esitatud dokumentatsiooniga esitab Esmar Vesi OÜ omapoolsed tingimused: 1. Teega ristumisel kui paigaldada vee- ja survekanalisatsioonitorustikud plasthüllsi kogu tee ja selle	Otsus: Arvamusega arvestada.

		<p>mulde ulatuses;</p> <p>2. Tagada torustike minimaalne sügavus vastavalt standardis sätestatule (min sügavus 1,8 meetrit teepinnast),</p> <p>3. Tagada kaugus vundamendiga valgustitest või muudest mastidest minimaalne vahekaugus 3 meetrit, Tava liiklusmärgid torudest 1 meeter.</p>	
7	Maa-amet	<p>Olete edastanud 28.04.2021 kirjaga nr 8-1/21-239/10381-1 Maa-ametile kooskõlastamiseks projekteerimistingimuste eelnõu koos Kangru liiklussõlme asendiplaaniga, mis on koostatud Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks. Projekt sisaldab olemasolevate riigiteede ehitust uude asukohta, tee katendi ning muldkeha ümberehitust (sh olemasolevad ristmikud ja mahasõidud, bussipeatused, kergliiklusteed, teeületuskohad, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), uute sildade ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust ning tehniliselt vajaliku teemaa määramist.</p> <p>Esitatud asendiplaanilt nähtub, et Kiili valla Kangru alevikust kuni Saku vallas Männiku külas asuva Männiku liivakarjäärini kulgeva olemasoleva jalgratta- ja jalgte asukoht muutub. Raudteega ristumisel on projekteeritud jalgratta- ja jalgte viadukt, sealt edasi kulgeb projekteeritav tee kuni Maa-ameti volitatud valitsemisel oleva Männiku liivakarjäär (katastritunnus 71801:001:0182) kinnisasja lääneservani. Männiku liivakarjäär kinnisasi on antud rendile maavara kaevandamiseks AS-ile Silikaat.</p> <p>Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 15 lõike 1 punkti 1 kohaselt on maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks vajalik Keskkonnaministeeriumi või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutuse luba. Luba tuleb taotleda muu hulgas kui maardlal soovitakse teha maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust, milleks on vajalik esitada ehitusteatis või saada ehitusluba, muu luba või muu haldusakt. Keskkonnaminister on käskkirjaga 05.03.2019 nr 1-2/19/198 andnud Maa-ametile volituse anda lube MaaPS § 15 lõikes 1 nimetatud maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks.</p> <p>MaaPS § 14 lõike 2 kohaselt võib ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda või halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga või halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitselise ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta.</p> <p>Projekteeritav ala jääb osaliselt Tallinna-Saku liivamaardla (keskkonnaregistri maardlate nimistu registrikaart nr 0109) ehitusliiva aktiivse tarbevaru 8., 9., 66., 135. ja 145. plokile, täiteliiva aktiivse tarbevaru 61. plokile ning ehitusliiva passiivse tarbevaru 62. plokile. Projekteeritav ala jääb AS-le Silikaat antud maavara kaevandamise loaga nr KMIN-135 Männiku liivakarjääri mäeeraldise alale ning aladele, kus on Keskkonnaametis menetluses Eesti Killustik OÜ ja Kiirkandur AS-i poolt esitatud Männiku IV liivakarjääri taotlused ja EMG Karjäärid OÜ poolt esitatud Männiku IX liivakarjääri taotlus.</p> <p>Projekteeritav ala jääb maardlaga kattuv osas Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi RB maakonnaplaneering), mis kehtestati riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41, alale. Maa-amet on 11.01.2016 kirjaga nr 6.2-3/19157 kooskõlastanud Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“.</p> <p>Kangru liiklussõlme asendiplaani kohaselt jääb projekteeritava ala põhjaosa alale, mis on RB maakonnaplaneeringu plaanil märgitud kui eritasandiline ristumine perspektiivse teega. Projekteeritava ala lääneosa jääb maardlaga ja olemasoleva mäeeraldisega kattuv osas Rail Balticu trassikoridori sisse.</p>	<p>Põhjendus: Projekteerimistingimuste menetluse käigus on maaomaniku kohustus võtta ühendust ja teavitada kinnistuga seotud ettevõtteid. Projekti koostamise käigus võetakse ühendust kõikide projektialaga kattuvate mäeeraldiste kaevandamisloa omajate ja kaevandamisloa taotlejatega ning tehakse koostööd võimalikult optimaalse lahenduse väljatöötamiseks.</p> <p>Otsus: Arvamusega arvestada osaliselt. Kaevandamisloa omajate ja kaevandamisloa taotlejatega tehakse koostööd projekteerimise protsessi käigus.</p>

		<p>RB maakonnaplaneeringu seletuskirjas on selgitatud, et trassi koridori alternatiivide võrdlemisel analüüsitud võrdluskriteeriumide hulgas olid ka maavarad. Eelistatud trassi valimine oli kaalutusotsus, mis võttis arvesse hindamistulemusi nii inim- kui looduskeskkonna osas, tehnilis-majanduslikke näitajaid ning sotsiaalmajanduslikke ulusid ja kulusid. Kaalutlemise tulemusena on leitud, et Rail Baltic raudtee trassikoridorile puudub mõistlik alternatiivne asukoht, mille korral trassikoridor ei läbi arvelolevat maardlat.</p> <p>RB maakonnaplaneeringu seletuskirjas lk 74 on selgitatud, et trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusetapis oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.</p> <p>Palume projekteerimistingimuste andmise käigus teha koostööd projektalaga kattuvate mäeeraldiste kaevandamisloa omajaga ja kaevandamisloa taotlejatega. Juhul, kui koostöö tulemusena saavutatakse ehituse lahenduses kokkulepped kaevandamisloa omajaga ja kaevandamisloa taotlejatega, ei ole alust arvata, et projekteerimistingimuste eelnõus kavandatavad tegevused halvendaks olemasolevat olukorda maavaravaru kaevandamisväärsena säilimise või maavaravarule juurdepääsu osas.</p> <p>Maa-amet nõustub projekteerimistingimuste andmisega Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks tingimusel, et projekteerimistingimuste andmise käigus tehakse koostööd projektialaga kattuvate mäeeraldiste kaevandamisloa omajaga ja kaevandamisloa taotlejatega.</p> <p>Palume edastada valminud projekt Maa-ametile seisukoha kujundamiseks. Projekti dokumentidele palume lisada AS-i Silikaat, Kiirkandur AS-i, Eesti Killustik OÜ ja EMG Karjäärid OÜ arvamused projekti lahendusele.</p>	
8	Tallinna Transpordiamet	<p>Tallinna Transpordiamet esitab projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastamiseks ettepanekud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • muuta Viljandi maanteel enne Tallinna piiri piirkiirus 50 km/h • muuta Alexela tanklas liiklus ühesuunaliseks. Paigaldada Alexela tanklast väljasõidule LM 331 (linnapoolsesse otsa) • lahendada Alexela tanklast ja Riida tänavalt väljasõit fooriristmikuna 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et piirkiirust langetatakse linnast välja suunal paikneval rambil kiirusele 50 km/h. Piirkiirus ülejäänud projekteeritava alal vaadatakse üle projekteerimise protsessi käigus ning vajadusel langetatakse enne linna piiri. 2) Kui projektala suurus projekteerimise jooksul ei muutu, nähakse projektlahendusega ette Alexela tankla juures liikluskorraldusvahenditega ühesuunaliseks muutmine. 3) Kui projektala suurus projekteerimise jooksul ei muutu, siis foorristmiku võimalik paiknemine nähakse ette Alexela tankla ja Riida tänava ristmiku lähedusse. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Arvestada arvamusega osaliselt. Vajadusel vähendada piirkiirust Tallinna linna piires kiirusele 50 km/h. 2) Arvestada arvamusega osaliselt. Kui projektala piir ulatub Alexela tankla väljasõiduni, näha projektiga ette LM 331 linnapoolsesse otsa. 3) Arvestada arvamusega osaliselt. Kui projektala piir ei muutu ning projektala piir ulatub Alexela tankla ja Riida tänava ristmikule, tuleb sinna ette näha foorristmik.
9	Tallinna Linnvaraamet	<p>Olete esitanud Tallinna Linnvaraametile kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatiste ehitusprojekti projekteerimis-tingimuste eelnõu.</p>	<p>Otsus: Arvamusega arvestada.</p>


		<p>Projekt sisaldab muuhulgas tehniliselt vajaliku teemaa määramist. Eelnõu kohaselt hõlmab projekt linna omandis olevaid Viljandi mnt 34 (78401:101:3417, üldkasutatav maa, valitseja Nõmme Linnaosa Valitsus), Viljandi mnt 51 (78401:101:3422, üldkasutatav maa, valitseja Nõmme Linnaosa Valitsus) ja Viljandi maantee T8 (78404:404:0009, transpordimaa, valitseja Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet) kinnistuid.</p> <p>Palume projekti koostamisel arvestada järgmiste Tallinna Linnavaraameti seisukohtadega:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Teha krundijaotuskaval ettepanek rajatavate liiklusrajatiste jaoks vajalike transpordimaa kruntide moodustamiseks ja kooskõlastada piiriettepanek Nõmme Linnaosa Valitsuse, Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti ning Tallinna Linnavaraametiga. 2. Palume informeerida Tallinna Linnavaraametit, millised maatoimingud on teerajatiste ehitamiseks kavas läbi viia, sh kelle omandisse jäävad teerajatised ja maa, kelle kulul toimub kruntide moodustamine ning milline on ehitusloa saamise tähtaeg. Ehitusluba on võimalik väljastada pärast maatoimingute läbiviimist. 3. Maareformi seaduse § 25 lõike 3 kohaselt tuleb linnal Viljandi mnt 34 ja Viljandi mnt 51 üldkasutatava maa sihtotstarbega kinnistute sihtotstarbe osaliseks muutmiseks ning võõrandamiseks taotleda luba keskkonnaministrilt. Tallinna Linnavaraamet esitab keskkonnaministrile taotluse eelpool nimetatud toimingute tegemiseks heakskiidetud projekt alusel. Palume Tallinna Linnavaraametit informeerida projekti heakskiitmisest. 	
10	AS Tallinna Vesi	<p>Käesolevaga anname tagasisidet seoses teie poolt esitatud Kangru liiklussõlme projekteerimistingimuste menetlusse kaasamisega ning esitame AS-i Tallinna Vesi poolsed tingimused projekti koostamiseks.</p> <p>Projekteerimisel arvestada olemasolevate ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni rajatistega ning nende kaitsevöönditega. Projekteerimisel arvestada AS-i Tallinna Vesi tehniliste nõuetega. Ehitusprojekt esitada AS-ile Tallinna Vesi läbivaatamiseks ja arvamuse saamiseks.</p>	<p>Otsus: Arvamusega arvestada.</p>
11	Tallinna Strateegiakeskus	<p>Täname arvamuse küsimise eest. Nimetatud liiklussõlm on olulise ruumilise mõjuga ning avaldab olulist mõju Tallinna linna ja lähipiirkonna liiklusele ja liikuvusele.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt peab arvestama Tallinna ringraudtee rajamisega. Nõue tuleneb Harjumaa maakonnaplaneeringust, kus üks (ning tugevalt eelistatud) ringraudtee trassialternatiiv kulgeb paralleelselt Rail Balticu raudteega. Trassiga mitte arvestamine oleks vastuolus maakonnaplaneeringuga. Raudtee viaduktide avad tuleb projekteerida mõõtmatega, mis arvestavad kahe rööpmepaariga ringraudtee rajamisega. Joonistel tuleb näidata ringraudtee trass ja ristlõiked. 2. Tallinna linn on seisukohal, et Viljandi maantee sõiduradade arv Valdeku tänavast linna pool ei ole täna ega tulevikus rohkem kui 1+1 sõidurada. Käesolevast liiklussõlmest kuni kavandatava Tallinna väikese ringteeni (Valdeku tänavani) on tulevikus kavandamisel 2+2 sõidurada. Eskiislahendus arvestab eelnevate põhimõtetega kavandades Tallinna linna pool 1+1 sõidurada, mida on võimalik laiendada 2+2 sõidurajaks. 3. Kergliiklusteede asemel projekteerida eraldatud rattarajad ja jalgteed. Lahenduse koostamisel arvestada kiirete ratturitega (elektrirattad jms). Projekteerida kõigis liikumissuundades jalgratta- ja jalgteed. 4. Projekteerida ratta- ja jalgteed olemasoleva maantee trassile - eraldi eritasandilise ristumisega raudteega, mis tagab otseühenduse projekteeritavat raudteejaama ja Kangru elurajooni vahel ning piki Viljandi maanteed. 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Antud projekti eesmärk on Kangru liiklussõlme projekteerimine ning projekti raames ei ole ette nähtud raudtee projekteerimist. Rail Balticu eriplaneeringust tulenev raudtee lahendus koos kogu raudtee taristuga lahendatakse eraldiseisva raudtee projektiga. Kangru liiklussõlme rajatiste lahenduses arvestatakse peale Rail Balticu raudtee ka võimaliku lisataristuga, mille tarbeks on rajatiste alla jäetud lisaava mõõtudega 7x7 m. 2) Kangru liiklussõlme projekteerimise maht ei ulatu Valdeku tänavani, vaid lõppeb Raudalu külas. Projektlahenduse koostamisel nähakse sõiduradade kokkuviiimine 1+1 lahendusele enne Raudalu küla. Projektlahenduse koostamisel vaadatakse sõidutee paiknemine üle ning vajadusel nihutatakse nii, et oleks võimalik hilisemalt laiendus 2+2 sõidurajale. 3) Projekti eesmärk ei ole rattateede võrgustiku projekteerimine. Vastavalt liiklusseadusele on võimalik projekteeritaval kergliiklusteel liigelda ka jalgratturitel. Kohtades, kus Tallinna linna haldusalal on võimalik kergliiklusteede laiust suurendada, on võimalik kergliiklustee katte laiuseks näha 4 m. 4) Projektiga on ette nähtud kergliiklejatele raudtee ületamiseks kaks võimalust. Esimene võimalus on lahendatud piki Kurna–Tuhala maanteed (kõrvalmaantee

			<p>nr 11115), kus kergliiklustee on paigutatud viaduktil sõidutee kõrvale. Teise võimalusena on ette nähtud projektis eraldiseisev kergliiklustee koos rajatistega suunaga Kangru külast Raku järve äärde.</p> <p>Arvestades liiklussõlme ja raudtee paiknemist ning piisavaid võimalusi raudtee ületamiseks, ei ole majanduslikult mõistlik lisada veel eraldiseisvaid kergliiklustee rajatisi.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Arvestada arvamusega osaliselt. Projektlahendusega jäetakse lisataristu arendamiseks rajatiste alla ruum mõõtmetega 7x7 m. 2) Arvestada arvamusega 3) Arvamusega arvestada osaliselt. Võimalusel näha ette Tallinna linna haldusalal kergliiklusteede laiuks 4 m, et oleks võimalik jalgrattureid ja jalakäijaid paremini eraldada. 4) Arvamusega mitte arvestada.
12	Elektrilevi OÜ	-	<p><u>Põhjendus:</u> *vt märkus</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
13	Telia Eesti AS	-	<p><u>Põhjendus:</u> *vt märkus</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
14	Elisa Eesti AS	-	<p><u>Põhjendus:</u> *vt märkus</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
15	AS Vaiko	-	<p><u>Põhjendus:</u> *vt märkus</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
16	Saku Vald	-	<p><u>Põhjendus:</u> *vt märkus</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>

17	Kangru külaselts	-	Põhjendus: *vt märkus Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
18	Tallinna Linnaplaneerimise Amet	-	Põhjendus: *vt märkus Otsus: Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

2.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Viljandi mnt 49a 78404:404:0710	Arvamused ja ettepanekud seoses liiklussõlmega 1. Esimene murekoht on seotud pääsuga sissesõiduteele (1, praegune lahendus). Hetkel kasutab seda teed 6 kinnistut. Pildilt paistab topelt pidevjoon, ehk kuidas saavad kinnistute omanikud koju linnapoolt saabudes. Kas sinna luuakse selleks eraldi võimalus? Lisaks, kas saab välja sõita ning suunduda Kangru poole. Alternatiivina (2) võiks kaaluda ka uue teejupi loomist ligipääsuga läbi Viljandi mnt T20 ja Viljandi mnt 51 linnale kuuluva kinnistu. Olemasoleva sissesõidutee ringi tegemine aitaks ka parandada kergliiklustee turvalisust, sest Viljandi mnt 47 kinnistu aed on kõrge müür ja seal on väga kehv nähtavus ning aeg-ajalt juhtub ratturitega õnnetusi väljuva auto ning linnpoolt tulevate ratturitega. Seda on juhtunud mu naisel ja ka naabritel. 2. Lisaks paar turvalisust parandavat ettepanekut. Esmalt viia asula alguse märk pisut kaugemale majadest Kangru poole. Reaalsus on selles kohas see, et veokijuhid seda märki ei näe ja tuhisevad sealt oluliselt kiiremini läbi kui lubatud. Lisaks on seal bussipeatused, ülekäigurada ning bensiinijaama sissesõidutee kohe samas. Potentsiaali olukordade tekkimiseks jagub, mille tõestuseks on ka korduvalt maha sõidetud piirded bensiinijaama pool teed. Lisaks on seal kergliiklustee kohe tee ääres ja puudub igasugune turvabarjäär sõidutee ja kõnnitee vahel. Isiklikult tunnen ennast seal Viljandi mnt 47 ja 45 kinnistute kõrval jalutades ebaturvaliselt. Kaitse puudub ja kiirused on suured. Lisada mingeid barjääre või takistusi kergliiklustee jalutajate turvalisuse tõstmiseks (annan aru, et need takistavad tänavate puhastamist kitsas kohas)	Põhjendus: 1) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et ka edaspidi oleks võimalik vasakpöört sissesõiduteele sooritada. Täpne lahendus selgitatakse projekteerimise käigus. Kui projekteerimise käigus peaks projektala pikenema, saab lahendust kaaluda ning ette näha alternatiiv 2 juurdepääsutee loomiseks. Kergliiklustee ja sissesõidutee ristumisel saab näha ette liiklusohutust suurendavaid meetmeid teekattemarkeeringu, peeglite vms näol. 2) Asulamärgi asukoht selgitatakse projekteerimise käigus. Seoses liiklussõlmest tulenevate sõiduradade liitumisega tekib juhtidel ümberreastumise vajadus, mille raames kohustatakse juhti enne asulat sõidukiirust langetama. Kui projektala suurus projekteerimise jooksul ei muutu, nähakse vastavalt Tallinna Transpordiameti arvamusele Riida tee otsa (Alexela tanklast väljasõit) valgusfoor, millega rahustatakse liiklust antud piirkonnas. Piirete vajadus ja võimalik paiknemine selgitatakse välja projekteerimise käigus. Otsus: 1) Arvamusega arvestada osaliselt. Näha ette vasakpöörde võimaluse säilimine. Näha ette liiklusohutust suurendavad meetmed sissesõidutee ja kergliiklustee ristumisel. 2) Arvestada arvamusega osaliselt. Asulamärgi, valgusfoori, piirete ja muu ohutust tõstvad lahendused ning nende vajadus selgitatakse välja projekteerimise käigus.

		 <p>PS! Pildil pole näha, kuid Riida tn 1 kõrval on samuti bussipeatus linnast väljuvate liinide teenindamiseks.</p>	
2	Pinu tn 15 78404:404:0290	Soov ja palve, et arvestate maksimaalselt looduse ja keskkonnaga.	<p>Põhjendus: Projekti koostamise raames koostatakse keskkonnamõtjude eelhindang, mille raames hinnatakse mõju keskkonnale ning nähakse ette meetmed keskkonnamõtjude leevendamiseks.</p> <p>Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.</p>
3	Viljandi mnt 102 71801:001:0044	Tere.Olen projektiga tutvunud. Kui Viljandi mnt 102 kinnistu teeots ja Viljandi mnt 104 kinnistu teeots suletakse,kuidas meie koju siis saame?See on ju absurdne? Palun seletage lahti.	<p>Põhjendus: Projekteerimise käigus tuleb kontrollida mahasõitude säilitamise võimalusi. Kui mahasõite normidekohaselt säilitada ei õnnestu, tuleb ette näha mahasõitude liitmine lähima teeni ning tagada kinnistutele juurdepääs. Kinnistute juurdepääs täpsustatakse projekteerimise käigus.</p> <p>Otsus: Arvamus võtta teadmiseks.</p>
4	Riida tn 17/1 78404:404:0410	Ei poolda Rail Balticu ehitustöid seespool linna piiri ja transpordiskeemi muutmist Riida ja Pinu tn elurajoonile äärmiselt ebasoodsaks.	<p>Otsus: Arvamus võtta teadmiseks.</p>
5	Pinu tn 17 78404:404:0300	Tutvunud projekteerimistingimustega, teatan et need ei ole igapäeva liikluses rakendatavad. Olen vastu ja ei kooskõlasta. Vaja on: <ol style="list-style-type: none"> 1. viia Viljandi mnt-lt mahasõidutee algus Tallinna piirist välja; 2. lisada Alexela tanklast väljasõidule (maa poole) valgusfoor, et saaks linna poole teha normaalselt vasakpöört, juba praegu on see võimatu, ilma et ei tekiks avariiohtlikku olukorda; 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et piirkiirust langetatakse linnast välja suunal paikneval rambil kiirusele 50 km/h, millega seoses on võimalik raadiust vähendada ning viia rambi algust skeemil olnud lahendusest kaugemale. Täpne asukoht selgitatakse projekteerimise käigus. 2) Kui projektala suurus projekteerimise jooksul ei muutu nähakse vastavalt Tallinna Transpordiameti arvamusel

			<p>Riida tee otsa (Alexela tanklast väljasõit) valgusfoor, millega rahustatakse liiklust antud ristmiku piirkonnas.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Arvestada arvamusega osaliselt. Langetada piirkiirust rambil kiirusele 50 km/h, viia ramp nii kaugemale kui võimalik linna piirile lähemale. 2) Arvestada arvamusega osaliselt. Valgusfoori lahendus ja vajadus selgitatakse välja projekteerimise käigus.
6	Pinu tn 19 78404:404:0310	<p>Sain kätte dokumendi: Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste menetlusse kaasamine.</p> <p>Sooviksin ka öelda, et taolist liiklussõlme ehitust ei poolda. Sooviksin, et liiklussõlm algaks väljaspool Tallinna piiri ning tanklast oleks võimalus pöörata ka vasakule linna poole. Liiklussõlme algus võiks olla 200m eemal, kus ei asu eramaju ning tanklast väljapööre võiks olla lahendatud valgusfooriga, et oleks võimalik ka linna poole vasakpöört teha. Tankla tee võib olla ühesuunaline ja sissesõiduga linna poolt. Vajalik oleks ka teha vasakpöördele teha lisa rida kui on soov tanklasse sisse sõita tulles Kangru poolt. Ülekäigurada peab kindlasti olemas olema.</p>	<p><u>Põhjendus:</u> Projektlahendust korrigeeritakse nii, et piirkiirust langetatakse linnast väljuval suunal paikneval rambil kiirusele 50 km/h, millega seoses on võimalik raadiust vähendada ning viia rambi algust skeemil olnud lahendusest kaugemale. Täpne asukoht selgitatakse projekteerimise käigus. Vt p 2.1.8 Tallinna Transpordiameti põhjendusi.</p> <p><u>Otsus:</u> Arvamusega arvestada osaliselt. Vt p 2.1.8 otsust.</p>
7	Viljandi mnt 47 78404:404:0720	<p>Olen teilt saanud eskiisiprojekti "Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekt".</p> <p>Olen sellega tutvunud ja soovin esitada sellele vaidlustuse.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Eskiislahenduses ei ole lahendatud kinnistute Viljandi mnt 47, 47A, 49, 49A ja 49B välja- ja sissesõit oma kinnistutele-kodudele. Hetkel saadetud eskiisi järgi pikeneks teekond linna poolt koju ca 3-4 km võrra ja selleks tuleks sõita Tallinnast välja. See ei ole vastu võetav. Antud lahenduse juures ei ole võimalik suuremate autode normaalne liigipääs nendele kinnistutele. Näiteks prügiautole. Nende kinnistutele ligipääs ei ole tavapärane tänav vaid kitsam tee mis vajab Viljandi mnt-lt suuremat pöörderaadiust <p>Lisatud joonisel on näha punasega märgistatud kinnistud ja nende ligipääsutee.</p>	<p><u>Põhjendus:</u> Projekteerimistingimuste korralduse eelnõud ei saa vaidlustada, vaid vaidlustada saab korraldust. Projekteerimistingimuste menetluse eelnõuga küsitakse alles sisendit piirinaabritelt ning puudutatud isikutelt ja asutustelt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et ka edaspidi oleks võimalik vasakpöört sissesõiduteele sooritada. Täpne lahendus selgitatakse projekteerimise käigus. 2) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et piirkiirust langetatakse linnast väljuval suunal paikneval rambil kiirusele 50 km/h, millega seoses on võimalik raadiust vähendada ning viia rambi algust skeemil olnud lahendusest kaugemale. Täpne asukoht selgitatakse projekteerimise käigus. 3) Kui projektala suurus projekteerimise jooksul ei muutu, nähakse vastavalt Tallinna Transpordiameti arvamusele Riida tee otsa (Alexela tanklast väljasõit) valgusfoor, millega rahustatakse liiklust antud piirkonnas. Piirkiiruse langetamise vajadus ja piirkiiruse 50 km/h mõjuala linna siseneval suunal täpsustatakse projekteerimise käigus. 4) Bussipeatuse asukoht vaadatakse projekteerimise käigus üle ning võimalusel säilitatakse olemasolevas asukohas. Lisaks tehakse bussipeatuse asukoha valiku tegemisel koostööd Tallinna linnaga.

RA


Legend:

- Ligipääsutee kinnistutele
- Puudutatud kinnistud
- Bussipeatus

Ettepanek:

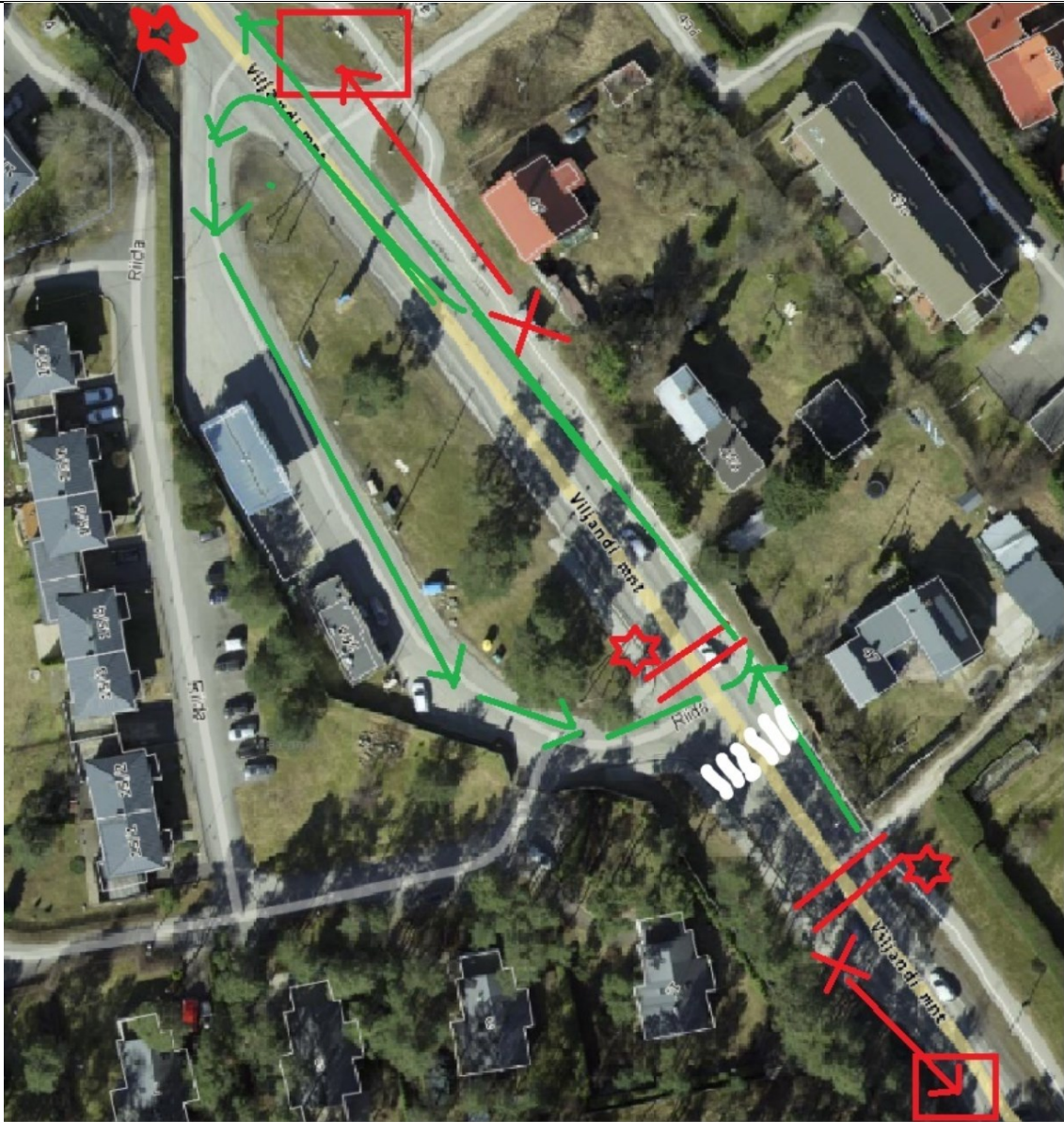
- 2) Nihutada linna piiril olev Kangru küla-Kiili tee parempöörde 200m edasi ja luua vaskpöörderida linna poolt tulevale suunale kinnistute Viljandi mnt 47, 47A, 47B, 49, 49A, ja 49B tarbeks.
- 3) Nihutada 50km/h ala linna piirist kaugemale kuna juba hetkel autode on kiirus ülekäigurajale lähenedes liiga suur.

4) Lisaks ei ole väliapakutud uus Raudalu bussipeatuse asukoht sobiv.


			
		<p>Joonisel näidatud kohas on Alexela tankla ja vaevalt seda lõhkuma hakatakse.</p> <p>Lisaks ei ole tankla bussipeatuse aukohaks sobiv koht kuna seal manööverdavad autod ja seega on seal ohtlik bussist väljuvatele inimestele. Eriti lastele, kes ei pruugi autojuhtidele nähtavad olla.</p> <p>Ootan teilt uut eskiislahendust Viljandi mnt 47, 47A, 47B, 49, 49A, ja 49B kruntidele normaalse ligipääsuga ja uue ja täpsema bussipeatuse kirjeldusega.</p> <p>Esialgset tagasisidet edasiste sammude kohta ootan 30 kalendripäeva jooksul.</p>	
8	Kasteheina tn 34 30401:001:1396	<p>Saadan omapoolsed ettepanekud Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste menetlusele. Ettepanekud, millest punkt nr.2 paluks väga tõsiselt kaaluda ja piirkiirust kuni Kasteheina 30 krundi piirini hoida kuni 50km/h, leiate kirja lisas olevast dokumendist.</p> <p>Loodan, et arvestades kogu tekkivat ebamugavaust, siis vähemalt piirkiiruse piiramine 50km/h kuni asula kruntide lõpuni viiakse projekti sisse.</p>	<p>Põhjendus: Projektlahendusega on ette nähtud uus ringristmik Põdra tee ja kõrvalmaantee 11115 Kurna–Tuhala ristmikule. Ringristmiku lahendusega on sõidukijuhid kohustatud piirkiirust langetama antud alas. Liiklust rahustavate meetmete ja piirkiiruse langetamise vajadus ning ulatus täpsustatakse projekteerimise käigus.</p> <p>Otsus: Arvamusega arvestada osaliselt. Piirkiiruse langetamise vajadus täpsustada projekteerimise käigus ning vajaduse ilmnemisel langetada piirkiirust kuni Kasteheina 30 kinnistuni.</p>
9	Riida tn 7 78404:404:0200	<p>Me kindlasti ei toeta antud projekti antud mahus, soovime, et liiklussõlm jääks linna piirist välja poole.</p> <p>Palun ratsionaliseerida liiklussõlm, et mastaabid oleksid väiksemad. Tänu sellele väheneks tööde maht, säiliks mets ja hoitaks kokku tuhandeid tonne liiva.</p>	<p>Põhjendus: Projektlahendust korrigeeritakse nii, et piirkiirust langetatakse linnast väljuval suunal paikneval rambil kiirusele 50 km/h, millega seoses on võimalik raadiust vähendada ning viia rambi algust skeemil olnud lahendusest kaugemale. Täpne asukoht selgitatakse projekteerimise käigus.</p> <p>Otsus: Arvestada arvamusega osaliselt. Viia ramp nii kaugemale kui võimalik linna piirile lähemale.</p>
10	Pinu tn 13 78404:404:0280	<p>Planeeringuga üldiselt nõus. Samas jääb endiselt ohtlikuks tanklast väljasõit, oleks vajalik valgusfoor.</p> <p>Müra eemale viimiseks ja parkmetsa säilitamiseks oleks mõistlik Viljandi maantee laiendus teha peale linnapiiri.</p>	<p>Põhjendus: Kui projektala suurus projekteerimise jooksul oluliselt väiksemaks ei muutu, nähakse vastavalt Tallinna Transpordiameti arvamusele</p>

			<p>Riida tee otsa (Alexela tanklast väljasõit) valgusfoor, millega rahustatakse liiklust antud piirkonnas.</p> <p>Projektlahendust korrigeeritakse nii, et piirkiirust langetatakse linnast väljuval suunal paikneval rambil kiirusele 50 km/h, millega seoses on võimalik raadiust vähendada ning viia rambi algust skeemil olnud lahendusest kaugemale. Täpne asukoht selgitatakse projekteerimise käigus.</p> <p>Otsus: Arvestada arvamusega osaliselt. Viia ramp nii kaugemale kui võimalik linna piirile lähemale. Valgusfoori lahendus ja vajadus selgitatakse välja projekteerimise käigus.</p>
11	MTÜ Raudalu Kodu Riida tänav 78404:404:0060	<p>Täname Teid menetlusse kaasamise eest. Pakutud variandiga Raudalu liiklussõlme lahendamisel ei saa me nõustuda ja lisame omapoolsed põhjendused, koos meid rahuldava liikluskonstruktsiooni visandiga.</p> <p>Olles tutvunud kaasnevate dokumentidega, Lisa 1: „Projekteerimistingimused (EELNÕU)“ ja Lisa 2: „Projekteeritava teelõigu asendiplaan“, tekkis küsimusi ja ettepanekuid:</p> <p>1. Projekteerimistingimuste eelnõus p. 5.12. on sätestatud tingimus, et „keskkonnamõtjude eelhindamine“ toimub vahetult enne ehitusloa andmist. See tähendab, et liiklussõlm projekteeritakse ilma keskkonnamõtjude hinnanguta, mis on vastuolus Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonna juhtimissüsteemi seadusega ning Ehitusseadustikuga. Antud aspekti juures tuleb võtta arvesse kavandava ehitise väga ulatuslikku mõju keskkonnale (mis osaliselt haarab EV liiva strateegiliste varude maardlat, suurel hulgal maavarade ammutamist maapõuest ning metsa raiet suurtel aladel). Sõlme antud lahenduses ettenähtud teed kulgevad Kangru ja Raudalu elumajade vahetus läheduses, oluliselt halvendades siinseid keskkonnamõjusid. Tulenevalt eelõeldust taotleme sätestada projekteerimistingimustesse keskkonnamõtjude hindamise vajadus kindlasti enne projekteerimist, eesmärgiga arvestada antud objekti mõju keskkonnale juba projekteerimisel.</p> <p>2. Pakutud lahendusega kavandatakse uue tee algus keset Raudalu asulat, tekitades keset asulat liikluses nn „pudelikaela“. Sellega kaasneb hulgaliselt negatiivseid mõjusid. Uus teelõik kavandatakse 4- realisena, jaotusribaga keskel. Antud lahendus ei võimalda kinnistutelt väljapääse järgnevalt: Tallinna poolt vaadates paremal asuvatel kinnistutel (30 kinnistut+ tankla) puudub võimalus pöörata vasakule Tallinna suunas, ning vastas poolsetel kinnistutel Tallinnast tülles puudub võimalus teha vasakut pöört pääsemaks oma kinnistule ning kinnistult väljudes pöörata Luige suunas. Samal põhjusel puuduks ka linna liinibussil võimalus teha tagasipööret Tallinna suunas.</p> <p>Raudalu asulas on hulgaliselt kõrvalteid väljapääsuga kinnistutelt peateele. Praegusel juhul enamus neist on lahendatud aeglustus- ja kiirendusradadega. Perspektiivne tee laiendus 2+2 teeb väljapääsud kõrvalteedelt veelgi problemaatilisemaks ja ohtlikumaks.</p> <p>Tulenevalt eelõeldust taotleme kõne all oleva projekti tee alguse nihutamist 150...200m Luige poole ning Raudalu asula liikluskorralduse lahendamist perspektiivis tervikuna koos kogu Tallinna haldusalasle jääva lõiguga.</p> <p>Siit tulenevalt mahasõitu teelt nr 15 teele nr. 11115 Kurna suunas tuleks alustada peale kinnistu 78404:404:0680 piiri.</p> <p>3. Projekteerimistingimuste koostamisel tuleb arvestada nüüdseks juba ajaloolise taustaga, nimelt Rail Baltic on siiski paljuski administratiivselt peale surutud ebamäärase eesmärgiga ja motivatsiooniga europrojekt (märkimisväärselt suur osa Eestimaa elanikkonnast on sellele projektile kategooriliselt vastu) ning raudteetrassi asukoha määramine tiheda asustusega asulate vahetusse lähedusse riivab otseselt asulate elanike huve.</p> <p>Kavandatava liiklussõlme lahendus ei tohiks veelgi süvendada negatiivset mõju nende asulate elanike elu</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1) Keskkonnamõtjude eelhindang koostatakse projekteerimise protsessi jooksul paralleelselt projekti koostamisega, et mõjud saaksid hinnatud konkreetsele projektlahendusele. Projekteerimistingimuste eelnõus sätestatud p 5.12 on mõeldud, et keskkonnamõtjud peavad olema hinnatud enne ehitusloa menetlust, mis hetkeks peab olema valmis ka põhiprojekt.</p> <p>2) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et piirkiirust langetatakse linnast väljuval suunal paikneval rambil kiirusele 50 km/h, millega seoses on võimalik rambi raadiust vähendada ning viia rambi algust skeemil olnud lahendusest kaugemale (Raudalu asulast eemale). Lisaks korrigeeritakse asulasiseselt sõiduradade arvu nii, et 2+2 sõiduradadega lahendus hakkaks liigutatava rambi lähedusest. Projektlahenduse väljatöötamisel arvestatakse ruumivajadusega nii, et hilisemalt oleks võimalik Tallinna linnal arendada 2+2 sõidurajaga teed linnasisestel teedel. Projektlahendusega projekteeritakse töömaapiiridesse jääv osa ning perspektiivis on võimalik Tallinna linnal lahendust edasi lahendada/projekteerida oma haldusalasle jäävatel teedel.</p> <p>3) Projektlahenduse koostamise käigus vaadatakse piirkiiruse muutmise vajadus kõikidel teedel üle ning vajaduse ilmnemisel nähakse ette piirkiiruse langetamine. Piirkiirused kohalikel teedel ja tulevastel kohalikel teedel vaadatakse üle koostöös kohalike omavalitsustega. 15 Tallinn–Rapla–Türi maanteel piirkiiruse langetamist ette ei nähta. Projektlahendusega on arvestatud Harju maakonnaplaneering 2030+ lahendusega, millega viiakse 15 Tallinn–Rapla–Türi maantee uuele asukohale Luige asumist lääne poole. Rapla–Kurna ja Kurna–Rapla suunas allesjääv maantee hakkab kandma kohaliku tee funktsiooni, millel ei nähta suurt läbivat liiklust.</p> <p>4) Projekti koostamise käigus on projekteerija ülesanne koostada põhimõtteline ehitusaegne liikluskorralduse skeem. Peale põhiprojekti valmimist on kohustatud</p>

	<p>kvaliteedile. Sellel eesmärgil liiklussõlme projekteerimisel tuleb vaadelda ja võimaldada erandeid ja mööndusi eeskätt sõidukiiruste osas. Tuleb arvestada, et sildade kõrgusel ca 9 m maapinnast liiklusest tulenev õhumüra levik suurele alale on eriti soodne, sest levikul puuduvad takistused. Liiklusest tulenevate negatiivsete mõjurite (müra, vibratsioon, mürgised heitgaasid) intensiivsus on pöördvõrdeline sõidukiirusega. Antud juhul tuleb lähtuda põhimõttest, et liiklusest tulenevate negatiivsete mõjude minimeerimisest saavutatavad hüved kaaluvad üles sõidukiiruse tõstmisest saavutatud hüved. Tulenevalt eelõeldust taotleme kavandatava liiklussõlme jalajälje piiridesse jäävatel mahasõitudel, pealesõitudel, kogumisteedel määrata lubatud suurimaks sõidukiiruseks 50 km/h, peateedel 70 km/h. Tugimaanteel nr 15 lõigul Raudalu-Luige jätta suurimaks sõidukiiruseks 70 km/h. Väiksem sõidukiirus võimaldab vähendada teede pöörderaadiusi ning vähendada/ratsionaliseerida tervenisti liiklussõlme plaanilist asendit eesmärgiga eemaldada teed tihedalt asustatud asulatest. Vähendades ehitise keskkonna jalajälge, täidame Ehitusseadustiku paragraf 9 nõudeid keskkonna säästlikkuse osas. Sellega haakub veel üks asjaolu- nimelt pakutav liiklussõlme lahendus võimaldab liikuda Rapla- Kurna ning Kurna – Rapla suunal kahte teed pidi, mis ei tundu ratsionaalne.</p> <p>4. Kavandatavate suuremahuliste ehitustööde teostamine suhteliselt pikal ajaperioodil asulate vahetus läheduses ja osaliselt asulate territooriumil tekitab paratamatult liikluses hulgaliselt probleeme. Antud olukorras takistusest ja ohutu liikluse korraldamine ja tagamine ehitustööde teostamise ajal on eriti aktuaalne teema. Siit tulenevalt taotleme eelnõu lõik 5.8. täiendada punktiga 5.8.6 - Koos ehitusprojekti koostada ehitusaegse liikluse korralduse projekt.</p> <p>5. Pikaajaline praktika Raudalu asulas näitab, et liiklust rahustamismeetmete puudumisel ainuüksi asula piiril paikneva liiklusemärgiga „Asula“ ei ole võimalik tagada ettenähtud sõidukiiruse järgimist. Paraku liiklejad alustavad kiiruse alandamist alles peale liiklusemärgi läbimist, saavutades lubatud piirikiiruse heal juhul asula keskel. Seoses sellega taotleme täiendava liiklusemärgi „50“ paigaldamist ca 150 m enne Raudalu asula piiri ning vahetult enne ja peale märki ka teekatendile liiklustrahustava märgistuse (hoiatus triibud) kandmist. Raudalu asulast väljasõidul liiklusemärgid „Asula lõpp“ ja „70“ aga nihutada ca 100 m Luige suunas. Raudalu asulas tiptundidel väljasõit kõrvalteelt peateele tiheda liikluse tõttu on üsna probleemne. Olukorra lahendamiseks peaks kaaluma fooridega ristmiku rajamist (võimaliku lahenduse skeem on lisatud).</p>	<p>liiklussõlme ehitushanke võitja (ehitaja) koostama täpsema ehitusaegse liikluskorralduse skeemi koos ajagraafikuga.</p> <p>5) Piirikiiruse langetamise vajadus ja piirikiiruse 50 km/h mõjuala linna siseneval suunal ja liiklusmärkide asukohad täpsustatakse projekteerimise käigus seoses rambi nihkumisega ja projektlahenduse muutustega vastavalt projekteerimistingimustele. Liiklust rahustavate meetmete vajadus täpsustatakse projekteerimise käigus. Kui projektala suurus projekteerimise jooksul oluliselt väiksemaks ei muutu, nähakse vastavalt Tallinna Transpordiameti arvamusele Riida tee otsa (Alexela tanklast väljasõit) valgusfoor, millega rahustatakse liiklust antud piirkonnas.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Arvamusega mitte arvestada. Keskkonnamõjude eelhinnang teostatakse projektiga samal ajal. 2) Arvestada arvamusega osaliselt. Viia ramp nii kaugele kui võimalik linna piirile lähemale. Lahendus projekteeritakse töömaapiiride ulatuses. 3) Arvestada arvamusega osaliselt. Piirikiiruse langetamise vajadus kõrvalteedel (sh mahasõidud ja kogujateed) täpsustada projekteerimise käigus. 15 Tallinn–Rapla–Türi uue maantee osas piirikiirust ei muudeta. 4) Arvamusega mitte arvestada. Projekteerija on kohustatud esialgse liikluskorraldusskeemi koostama. 5) Arvestada arvamusega osaliselt. Piirikiiruse langetamise vajadus, liikluskorraldusvahendite asukohad ning valgusfoori vajadus ja lahendus selgitatakse projekteerimise käigus.
--	---	--

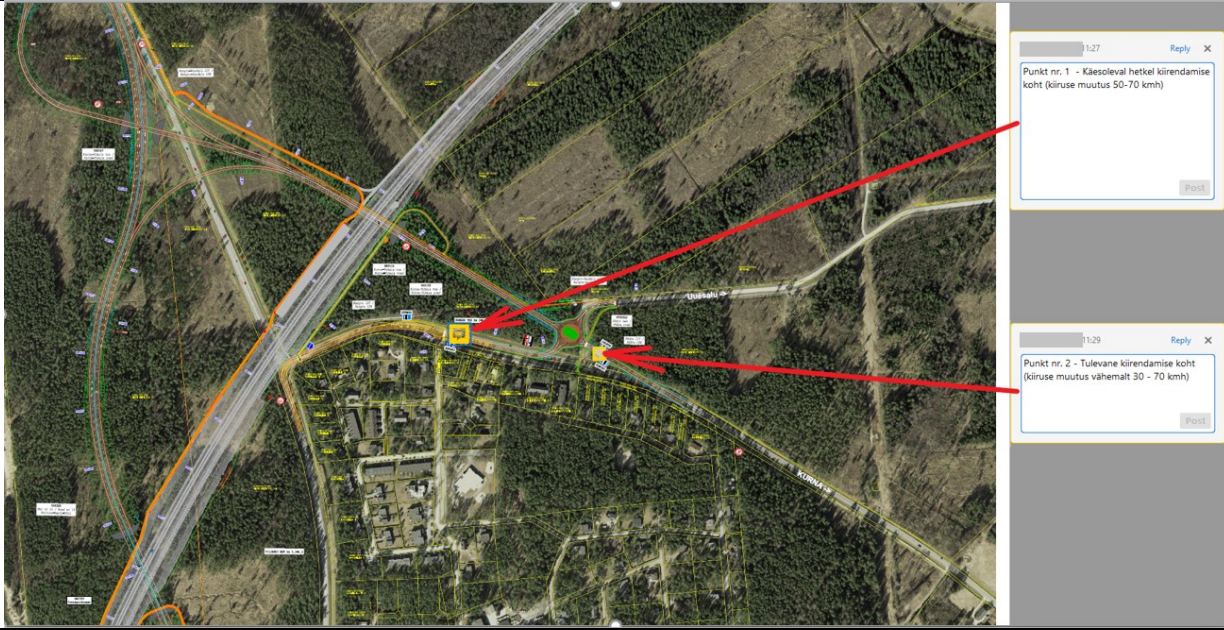
			
12	Riida tn 15/2 78404:404:0350	Olen info kätte saanud ja teatan et sellisel kujul koostatud kava ei ole vastuvõetav. Olen vastu sellele, et Tallinna linna piiridesse jääva Raudalu asumit hakkab läbima 2+2 maantee, kus sõidukiirus ei püsi mitte 50 k/h. Juba täna kinnitavad empiirilised mõõdistused, et õhumüra on juba viimase piiri peal , samuti õhureostus. Samuti kaob võimalus nii meie territooriumilt kui tankal territooriumilt linna poole väljasõit.	Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.
13	Riida tn 13 78404:404:0230	Käesolevaga kinnitan, et olen saanud kätte teie poolt saadetud dokumendi. Täna projektierimistingimuste menetlusse kaasamise eest. Paraku ei ole esitatud projekteerimistingimused vastuvõetavad. Manuses MTÜ Raudalu Kodu, mille liige ka mina olen, koostatud vastus koos skeemiga teile. Toetan MTÜ Raudalu Kodu ettepanekuid.	Põhjendus: MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktid 2.2.11. Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.
14	Riida tn 17/4 78404:404:0440	Ühineme MTÜ Raudalu Kodu vastuskirjas esitatud märkuste ja ettepanekutega liiklussõlme kohta.	Põhjendus: MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktid 2.2.11. Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.

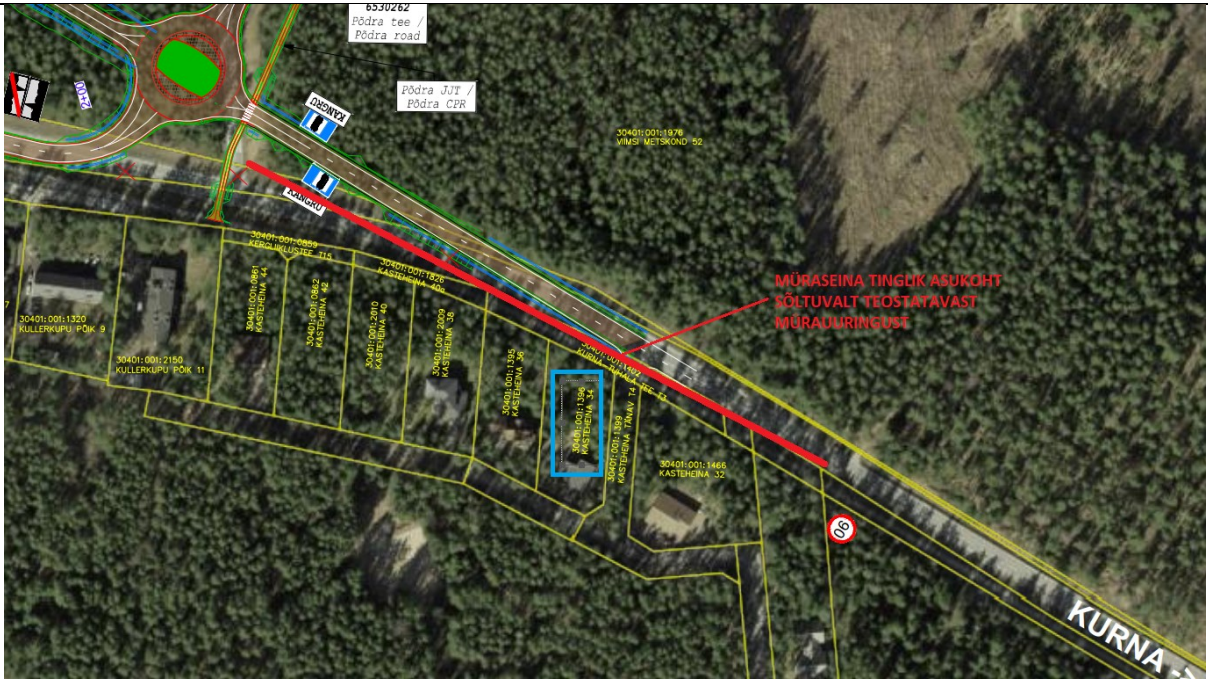
15	Riida tn 9 78404:404:0210	<p>Ma ei ole nõus antud pakutud lahendusega: sest minul ja kõigil Raudalu asumi kinnistute elanikel (Tallinna poolt tulles paremat kätt), linnaliini bussil ning tankla külastajatel puudub selle skeemi alusel võimalus pöörata vasakule Tallinna suunas ning teisel pool teed olevate kinnistutel puudub võimalus teha pööret vasakule oma kinnistutele. Soovin, et vasakpööre võimalus oleks lahendatud fooridega praeguse väljasõidu juures. Soovin, et planeeritav maantee laiuses, 2+2 algaks pärast Tallinna piiri ning kuni Luige asumini oleks lubatud suurim sõidukiirus 70 km/h, et mürareostus Raudalu asumis oleks väiksem.</p> <p>Toetan MTÜ Raudalu Kodu poolt ühiselt koostatud ettepanekuid.</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et säilivad vasakpöörde võimalused Tallinna linna poole tankla juurest ning vasakpöörded Viljandi mnt 47, 47A, 47B, 49, 49A, ja 49B tarbeks. Täpne lahendus täpsustatakse projekteerimise käigus. 2) Kui projektala suurus projekteerimise jooksul oluliselt väiksemaks ei muutu, nähakse vastavalt Tallinna Transpordiameti arvamusele Riida tee otsa (Alexela tanklast väljasõit) valgusfoor, millega rahustatakse liiklust antud piirkonnas ning võimaldatakse vasakpöörded Tallinn–Rapla–Türi maanteele. 3) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et piirkiirust langetatakse linnast välja suunal paikneval rambil kiirusele 50 km/h, millega seoses on võimalik rambi raadiust vähendada ning viia rambi algust skeemil olnud lahendusest kaugemale (Raudalu asulast eemale). Lisaks korrigeeritakse asulasiseselt sõiduradade arvu nii, et 2+2 sõiduradadega lahendus hakkaks liigutatava rambi lähedusest. Piirkiirust kuni Luige asumini ei kavandata langetada. 4) Vt p 2.2.11 MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused . <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Arvestada arvamusega. Säilitada vasakpöörded. 2) Arvestada arvamusega osaliselt. Valgusfoori lahendus ja vajadus selgitatakse välja projekteerimise käigus. 3) Arvestada arvamusega osaliselt. 2+2 maantee lahendus viia Raudalu külast kaugemale koos rambiga. Projektkiirust Tallinn–Rapla–Türi maanteel ei muudeta. 4) Võtta arvamus teadmiseks.
16	Riida tn 1 78404:404:0170	<p>Vastavalt Teie kirjale 28.04.2021 nr 8-1/21-239/10383-1 esitan arvamuse projekteerimistingimuste eelnõu kohta.</p> <p>Vt rida 11 MTÜ Raudalu Kodu arvamus</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktid 2.2.11.</p> <p>Otsus:</p> <p>Võtta arvamus teadmiseks .</p>
17	Riida tn 11 78404:404:0220	<p>Täna projekteerimistingimuste menetlusse kaasamise eest. Paraku ei ole esitatud projekteerimistingimused vastuvõetavad. Manuses MTÜ Raudalu Kodu, mille liige ka mina olen, koostatud vastus koos skeemiga teile. Toetan MTÜ Raudalu Kodu ettepanekuid.</p> <p>Vt rida 11 MTÜ Raudalu Kodu arvamus.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktid 2.2.11.</p> <p>Otsus:</p> <p>Võtta arvamus teadmiseks.</p>

18	Riida tn 17/2 78404:404:0420	Meile esitatud lahendus ei ole vastuvõetav ja toetame MTÜ ettepanekut. Vt rida 11 MTÜ Raudalu Kodu arvamus	Põhjendus: MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktid 2.2.11. Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.
19	Viljandi mnt 49b 78404:404:0820	<p>Minu ettepanekud Kangru liiklussõlmega seoses:</p> <p>1. Tagada OHUTU maha- ja pealesõit peateelt ja -teele kinnistutele Viljandi mnt 47, 47a, 47b, 49, 49a, 49b. Hetkel on see mõlemat pidi ohtlik. Linna poolt tulles pole võimalik vasakpöörde sooritamiseks reastuda pöördetaskusse. Tagant tulijaile on eessõitja pöörde sooritamine alati justkui üllatus ja väga napilt keeratakse bussipeatuse taskusse, et mööduda (sel juhul paremalt). On olnud ka otsasõit sel kohal sarnases situatsioonis.</p> <p>Kõrvalteelt tulles piirab sõidukijuhi vaatevälja täielikult Viljandi mnt 47 kinnistu tara. Tekib väga ohtlik situatsioon autole ja kergliiklusteel liiklejaile. Sõiduridu lisades muutub see koht kindlasti pudelikaelaks ja kõrvalteelt tulijaile muutub peateele saamine veelgi problemaatilisemaks.</p> <p>2. Viia linna sissesõidul piirkiiruse silt linna piirile (suur sinine Tallinna silt). See rahustaks liiklust, vähendaks müra ja annaks tiptunnil mingigi võimaluse kõrvalteelt ohutult peateele pöörata.</p> <p>3. Näha ette MÜRATÕKE kinnitu Viljandi mnt 49 juurde.</p> <p>4. Palun MITTE MAHA RAIUDA metsa, mis hetkel veidigi Viljandi mnt 47, 47a, 47b, 49, 49a, 49b suhtes müra summutab.</p> <p>Lisan näitliku joonise manusena.</p> 	Põhjendus: <p>1) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et ka edaspidi oleks võimalik vasakpöört sissesõiduteele sooritada. Vajaduse ilmnemisel nähakse ette eraldi vasakpöörderada. Täpne lahendus selgitatakse projekteerimise käigus. Kergliiklustee ja sissesõidutee ristumisel saab näha ette liiklusohutust suurendavaid meetmeid teekattermarkeeringu, peeglite vms näol.</p> <p>2) Kui projektala suurus projekteerimise jooksul ei muutu, nähakse vastavalt Tallinna Transpordiameti arvamusele Riida tee otsa (Alexela tanklast väljasõit) valgusfoor, millega rahustatakse liiklust antud piirkonnas.</p> <p>3) Projekti koostamisel teostatakse mürauuringu, mille käigus selgitatakse müraleevendusmeetmed. Transpordiameti kohustused müra leevendamisel seonduvad riigimaanteedega. Antud kinnistu Viljandi maantee 49 piirneb Tallinna linna haldusala paikneva linna tänavaga.</p> <p>4) Raadamise mahud selguvad peale projektlahenduse väljatöötamist. Projektlahendusega proovitakse kõrghaljastust ja metsa säilitada maksimaalses mahus ning üleliigset raadamist ette ei nähta.</p> Otsus: <p>1) Arvamusega arvestada osaliselt. Säilitada linna poolt vasakpöörde võimalus kinnistute Viljandi mnt 47, 47A, 47B, 49, 49A, ja 49B tarbeks. Täpne lahendus täpsustada projekteerimise käigus. Näha ette liiklusohutust suurendavad meetmed sissesõidutee ja kergliiklustee ristumisel.</p> <p>2) Arvestada arvamusega osaliselt. Piirkiiruse langetamise asukoht täpsustada projekteerimise käigus.</p> <p>3) Arvamusega mitte arvestada. Müraleevendusmeetmed täpsustatakse vastavalt mürauuringute tulemustele ja Tallinna linna seisukohtadele.</p> <p>4) Arvamusega arvestada osaliselt. Raadamise mahud näha ette ainult projekti jaoks vajalikus mahus säilitamiseks võimalikult suures mahus metsaala.</p>
20	Pinu tn 7 78404:404:0250	<p>Ettepanekud Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti projekteerimistingimuste menetlusse.</p> <p>1. Projekteerimistingimuste eelnõus on sätestatud, et keskkonnamõjude eelhindamine toimub vahetult enne ehitusloa andmist. See tähendab, et liiklussõlm projekteeritakse ilma keskkonnamõjude hinnanguta, mis on vastuolus „Keskkonnamõju hindamise ja keskkonna juhtimissüsteemi seadusega“ ning ehitusseadustikuga.</p>	Põhjendus: <p>1) Vt p 2.2.11 põhjendus 1.</p> <p>2) Vt p 2.2.11 põhjendus 2.</p> <p>3) Vt p 2.2.11 põhjendus 3.</p> <p>4) Projekti koostamise käigus on projekteerija ülesanne koostada põhimõtteline ehitusaegne liikluskorralduse</p>

		<p>Tulenevalt eelöeldust palume sätestada projekteerimistingimustesse keskkonnamõtjude hindamise kohustus enne projekteerimist.</p> <p>2.Pakutud lahendusega kavandatakse uue tee algus keset Raudalu asulat, tekitades liikluses „pudelikaela“. Sellega kaasneb hulgaliselt negatiivseid mõjusid Raudalu asumis . Uus teelõik kavandatakse 4- realisena, jaotusribaga keskel. Antud lahendus ei võimalda kinnistutelt väljapääse järgnevalt: Tallinna poolt vaadates paremal asuvatel kinnistutel (30 kinnistut ja tankla) puudub võimalus pöörata vasakule Tallinna suunas, ning vastaspoolsetel kinnistutel Tallinnast tulles puudub võimalus teha vasakut pööret pääsemaks oma kinnistule ning kinnistult väljudes pöörata Luige suunas. Samal põhjusel puuduks ka linna liinibussil võimalus teha tagasipööret Tallinna suunas. Perspektiivne tee laiendus 2+2 teeb väljapääsud kõrvalteedelt veelgi problemaatilisemaks ja ohtlikumaks.</p> <p>Tulenevalt eelöeldust palume tee alguse nihutamist 200 m Luige poole ning Raudalu asumi liikluskorralduse lahendamist hilisemalt tervikuna koos Tallinna haldusalasse jääva lõiguga.</p> <p>3.Kavandatava liiklussõlme lahendamisel tuleb arvestada liiklusest tulenevate negatiivsete mõjurite (müra, vibratsioon, mürgised heitgaasid) sõltuvusega lubatavast sõidukiirusest. Väiksem sõidukiirus võimaldab vähendada teede pöörderaadiusi ning ratsionaliseerida tervikuna liiklussõlme plaanilist asendit ja suurust eesmärgiga eemaldada teed tihedalt asustatud asulatest.</p> <p>Tulenevalt eelöeldust palume kavandatava liiklussõlme piiridesse jäävatel maha- ja peale sõitudel määrata lubatud suurimaks sõidukiiruseks 50 km/h.</p> <p>4. Kavandatavate suuremahuliste ehitustööde teostamine suhteliselt pikal ajaperioodil asulate vahetus läheduses ja osaliselt asulate territooriumil tekitab paratamatult liikluses hulgaliselt probleeme. Antud olukorras takistusest ja ohutu liikluse korraldamine ja tagamine ehitustööde teostamise ajal saab olema aktuaalne teema.</p> <p>Tulenevalt eelöeldust palume eelnõud täiendada punktiga, milline sätestaks kohustuse koos ehitusprojektiga koostada ehitusaegse liikluse korralduse projekt, millist tutvustatakse ka kohalikele elanikkonnale enne ehitustööde algust.</p>	<p>skeem. Peale põhiprojekti valmimist on kohustatud liiklussõlme ehitushanke võitja (ehitaja) koostama täpsema ehitusaegse liikluskorralduse skeemi koos ajagraafikuga. Vajaduse ilmnemisel on kohustatud ehituse töövõtja ajutisi ehitusaegseid liikluskorralduse skeeme kohalikele elanikele tutvustama.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Arvamusega mitte arvestada. Keskkonnamõtjude eelhindang teostatakse projektiga samal ajal. 2) Vt p 2.2.11 otsus 2. 3) Vt p 2.2.11 otsus 3. 4) Arvamusega mitte arvestada. Projekteerija koostab põhimõttelise ehitusaegse liikluskorralduse skeemi. Täpsem ehituaegne liikluskorraldusskeem tuleb koostada ehitushanke võitjal.
21	Riida tn 15/1 78404:404:0340	<p>Täna teid, et kaasate Railbalticut ületava Kangru liiklussõlme projekteerimistingimuste arutellu. Olles tutvunud kaasnevate dokumentidega, Lisa 1: „Projekteerimistingimused (EELNÕU)“ ja Lisa 2: „Projekteeritava teelõigu asendiplaan“, tekkis küsimusi ja ettepanekuid, mis on teile saadetud ka MTÜ Raudalu Kodu ühisavaldusena:</p> <p>Vt rida 11 MTÜ Raudalu Kodu arvamus</p>	<p>Põhjendus: MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktid 2.2.11.</p> <p>Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.</p>
22	Pinu tn 11 78404:404:0270	<p>Vastuväited Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme kavandatavale lahendusele</p> <p>Olete edastanud Kangru liiklussõlme projekteerimistingimuste eelnõu koos asendiplaaniga.</p> <p>Käesolevaga teavitan, et nõustun kõigi MTÜ Raudalu Kodu poolt 11.05.2021.a edastatud vastuväidetega projektile ega pea vajalikuks neid vastuväiteid korrata.</p> <p>Samuti taotlen enda isiklikku kaasamist projekteerimistingimuste edasisse menetlusse ning palun edaspidi esitada kõik materjalid ka otse e-posti aadressile tuulikki@laesson.ee</p> <p>Ühtlasi märgin täiendavalt, et kavandatud lahenduse väljatöötamisel ei ole arvesse võetud Raudalu elamurajoonis elavate isikute huvisid ja õigusi ning kavandatud lahenduse realiseerimine välistaks edaspidi mõlemasuunalised välja- ja sissepääsud elamurajoonidesse ning samuti halvendab juurdepääsu ühistranspordile ning ühistranspordipeatustele. Lisaks suureneks oluliselt kavandatud lahendusega teest tekkivad negatiivsed mõjud elurajoonile, sh liikluse müra.</p>	<p>Põhjendus: MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktid 2.2.11.</p> <p>Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.</p>

		Palun muuta projektlahendust vastavalt MTÜ Raudalu Kodu poolt 11.05.2021.a tehtud ettepanekutele.	
23	Pinu tn 5 78404:404:0240	<p>Täna Teid kaasamast Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti projekteerimistingimuste menetlusse.</p> <p>Olles tutvunud kaasnevate dokumentidega, Lisa 1: „Projekteerimistingimused (EELNÕU)“ ja Lisa 2: „Projekteeritava teelõigu asendiplaan“, tekkis küsimusi ja ettepanekuid:</p> <p>1) Meile esitatud lahendus ei ole vastuvõetav, toetame MTÜ Raudalu Kodu ettepanekuid.</p> <p>Oleme leppinud, et raudtee siia tuleb ja valmis ehitusega seotud ebamugavused ära taluma.</p> <p>Kuid autoteede ja kergteede lahendused on küll väga suurelt ette võetud. Kangru ristmikuni on 1,5 km ja tahetakse kogu mets alates Raudalust teid täis ehitada.</p> <p>2) Kogu uute teede lahendus peaks algama vähemalt Tallinna linna piiril</p> <p>3) Kindlasti peaks alles jääma vasakpöörde võimalus linna poole nagu see on praegu (iga päev väljub meie Raudalu Kodu väravast mitmeid kordi linna poole vähemalt 60 autot ja tagasi sama palju), hea oleks valgusfooriga lahendus.</p> <p>4) Tagada ohutult üle tee saamine ka jalgsi.</p> <p>5) Kiirused on juba praegu väga suured (paljud ignoreerivad asulas lubatud kiirust 50km/h ja 2+2 rada kaugemale kui linna piir teeks asja üsna hulluks.</p> <p>6) Liiklust tuleks siin vägagi rahustada, võib olla näiteks mingi ringiga nagu on Luigel</p> <p>Allpool lisan MTÜ Raudalu Kodu ettepaneku.</p> <p>Vt rida 11 MTÜ Raudalu Kodu arvamus</p>	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>1) MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktis 2.2.11.</p> <p>2) Projektlahendust korrigeeritakse rambi eemale viimisega ning nihutatakse võimalikult palju linnapiirile lähemale.</p> <p>3) ja 4) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et vasakpöörde võimalus linna poole säilitatakse. Lisaks vt põhjendusi p 2.2.11.5.</p> <p>5) vt p 2.2.11.2 põhjendust.</p> <p>6) Projekteerimise käigus selgitatakse välja liikluse rahustamise vajadus ja meetmed.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <p>1) Vt p 2.2.11 otsuseid.</p> <p>2) Arvamusega arvestada osaliselt. Projektlahendust nihutada võimalikult palju linnapiirile lähemale.</p> <p>3) ja 4) Arvestada arvamusega osaliselt. Piirkiiruse langetamise vajadus, liikluskorraldusvahendite asukohad ning valgusfoori vajadus ja lahendus selgitatakse projekteerimise käigus.</p> <p>5) Vt p 2.2.11.2 otsust.</p> <p>6) Arvamusega arvestada osaliselt. Projekteerimise käigus täpsustada täpsustatakse liikluse rahustamise vajadus ja meetmed.</p>
24	Kasteheina tn 38 30401:001:2009 Kasteheina tn 40 30401:001:2010	<p>Põhiline müraallikas on motoriseeritud liiklusvahendi kiirendamine.</p> <p>Autode müra suureneb kiirendamise ajal oluliselt.</p> <p>Planeeritud Kõrvalmaanteel nr 11115 muutub kiirendamise koht. Hetkel on kiiruse muutumine 50 ja 70 kmh vahel Viljandi maantee pool, punkt nr. 1 lisatud asendiplaanil. Kangru liiklussõlme asendiplaanil on planeeritud kiirendamise koht tunduvalt kinnistutele Kasteheina 38 ja 40 lähedal, punkt nr. 2. Seega palume teostada müra mõõtmine lisaks Kasteina 38 rajatud eluhoone, maja teepoolse seina juures ka hetkel kiirendamise koha juures sama kaugel kui jääb asuma Kasteheina 38 eluhoone .</p> <p>Asendiplaanil märgitud punktis nr. 1, on kiiruse muutus 20 km/h (50 lt 70-le kmh). Uues kiirendamise kohas (punkt nr. 2) on kiirendamine ka intensiivsem, sest ringteelt tulles on kiirus pigem madalam.</p> <p>Seega tuleb teostada vastavalt Korralduse „Projekteerimistingimuste andmine Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks“ lisa 1 5.7.4 puntile müramõõtmised vastavatest kohtadest ning arvestada, varuteguritega, et müratase on kõrgem kui hetkel.</p> <p>Kindlasti tuleb arvestada müratasemete määramisel erinevate arenduste tõttu suurenevast liikluskoormusest kõrvalmaanteel nr 11115.</p>	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p>Projekti koostamisel teostatakse mürauuring, mille käigus selgitatakse müraleevendusmeetmete vajadus ja lahendus. Mürauuringu teostamisel lähtutakse liiklusuuringust tuleneva liiklussagedusega, mis prognoositakse 20 aastase perspektiiviga alates liiklussõlme eeldatavast valmimisest. Liiklusuuringud arvestavad omakorda arendustest tulenevat liikluskoormust. Mürauuring peab käsitlema ehituse järgset ja prognoositavat olukorda vastavalt keskkonnaministri 16.12.2016. a määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ toodud tingimustele, mis toob maantee liikluse puhul esile põhjamaade mõõtemetodile NT ACOU 056, mis on sobilik müratõkete toimise hindamiseks. Lisaks vt p 2.1.1 põhjendus 1 ettepanek 1.</p> <p><u>Otsus:</u></p> <p>Arvestada arvamusega.</p>

			
25	Riida tn 17/5 78404:404:0450	Tänan teid kirja eest ja teatan, et teie poolt meile esitatud lahendus ei ole meile vastuvõetav ja me toetame MTÜ Raudalu Kodu poolt teile 11.05.2021 saadetud ettepanekut.	<p>Põhjendus: MTÜ Raudalu kodu ettepanekute põhjendused ja otsused on toodud punktid 2.2.11.</p> <p>Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.</p>
26	Riida tn 15/5 78404:404:0380	Kinnitan dokumendi kättesaamist. Antud lahendust ei poolda.	<p>Otsus: Võtta arvamus teadmiseks.</p>
27	Kasteheina tn 34 30401:001:1396	<p>Saadan omapoolsed ettepanekud Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste menetlusele. Ettepanekud, millest punkt nr.2 paluks väga tõsiselt kaaluda ja piirkiirust kuni Kasteheina 30 krundi piirini hoida kuni 50km/h, leiate kirja lisas olevast dokumendist.</p> <p>Loodan, et arvestades kogu tekkivat ebamugavaust, siis vähemalt piirkiiruse piiramine 50km/h kuni asula kruntide lõpuni viiakse projekti sisse.</p> <p>1) Sooviks teada projekteerimistingimustes nõutud mürauringute tulemusi ja vastavalt sellele siis otsust müraseina vajalikkuseks Kasteheina 34 krundi Kurna-Tuhala kõrvalmaantee äärde (kuni Kasteheina 30 krundi piirini). Müramõõtmisele järgnevatel aruteludel paluks kriitiliselt suhtuda ka teadmisse, et liikluskoormus antud lõigul on pigem kasvav arvestades lähedale tehtavaid ja planeeritavaid arendusi (nt IKEA):</p>	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Vt p 2.2.24 põhjendust. 2) Projektlahendust korrigeeritakse nii, et Kurna–Tuhala teele projekteeritud ringteest ida poole jääval alal säilitatakse piirkiirus 70 km/h. Projektlahendusega on ette nähtud uus ringristmik Põdra tee ja kõrvalmaantee 11115 Kurna–Tuhala ristmikule. Ringristmiku lahendusega on sõidukijuhid kohustatud piirkiirust langetama antud alas. Liiklust rahustavate meetmete ja piirkiiruse langetamise vajadus ning ulatus täpsustatakse projekteerimise käigus. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Võtta arvamus teadmiseks. 2) Arvamusega arvestada osaliselt. Piirkiiruse langetamise vajadus täpsustada projekteerimise käigus ning vajaduse ilmnemisel langetada piirkiirust kuni Kasteheina 30 kinnistuni.



- 2) Põhiline soov/nõue on see, et kuni Kangru aleviku lõpuni (kuni Kasteheina 30 krundi piirini) kehtiks 50km/h piirkiirus. See vähendaks märgatavalt tekkivat liiklusrumora ning vähendaks liiklusohutust. Antud lõigul tekib pidev autode kiirendamine/aeglustamine, mis oleks võimalik asulast/majadest kaugemale viia. Kurna-Tuhala selle maanteeosa liikluskoormus ka pidevalt kasvab tingituna lähedastest arendustest (nt. IKEA).
- Sellega seoses kaks varianti, millest mõlemad oleks sobilikud ja täidaksid oma eesmärgi:
- a) Asula märgi tõstmine Kasteheina 30 krundi piiri juurde ja alates sellest piirkiirus kuni 70 km/h
 - b) Lisada piirkiiruse liikluskärgid nii, et viadukti ületades ja suunaga Kiili poole sõites oleks vahetult peale ringteed 50 km/h liikluskärg, Kasteheina 30 krundi piiri juures suunaga Kiili poole 70 km/h liikluskärg ning suunaga Kangru poole 50 km/h.



2.3.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
Kasteheina tn 32	30401:001:1466
Kullerkupu põik 7	30401:001:1310
Viljandi mnt 95	30401:001:2106
Viljandi mnt 45a	78404:404:1170
Rukkilille tn 14	30401:001:0646
Tammemasti tee 2	30401:001:2107
Viljandi mnt 108	71801:001:0047
Kullerkupu põik 1	30401:001:0106
Kullerkupu põik 7	30401:001:1310
Riida tn 1	78404:404:0170
Kullerkupu põik 7	30401:001:1310
Kasteheina tn 36	30401:001:1395
Rukkilille tn 16	30401:001:0647
Rukkilille tn 16	30401:001:0647
Viljandi mnt 100	71801:001:0991
Tohvrimetsa	65301:001:1293
Rukkilille tn 16	30401:001:0647
Kullerkupu põik 7	30401:001:1310
Tõnuni	65301:001:2413
Rukkilille tn 16	30401:001:0647

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kasteheina tn 42	30401:001:0862
Kullerkupu põik 7	30401:001:1310
Kullerkupu põik 11	30401:001:2150
Kullerkupu põik 9	30401:001:1320
Rukkilille tn 14	30401:001:0646
Viljandi mnt 49	78404:404:0680
Sepasalu	65301:001:0963
Kullerkupu põik 3	30401:001:0094
Kullerkupu põik 5	30401:001:0070
Sepasalu	65301:001:0963
Rukkilille tn 14	30401:001:0646
Viljandi mnt 36a	78404:404:0050
Kullerkupu põik 7	30401:001:1310
Kullerkupu põik 7	30401:001:1310
Kergliiklustee T15	30401:001:0859
Kergliiklustee T15	30401:001:0859
Viljandi mnt 100a	71801:001:0992
Viljandi mnt 45	78404:404:1220
Tammemasti tee 2	30401:001:2107
Viljandi mnt 104	71801:001:0045

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kasteheina tn 44	30401:001:0861
Viljandi mnt 110	71801:001:0048
Viljandi mnt 47	78404:404:0720
Rukkilille tn 14	30401:001:0646
Pinu tn 9	78404:404:0260
Riida tn 7	78404:404:0200
Riida tn 5	78404:404:0190
Riida tn 3	78404:404:0180
Riida tn 3	78404:404:0180
Pinu tn 6	78404:404:0320
Pinu tn 4	78404:404:0330
Pinu tn 4	78404:404:0330
Pinu tn 3	78404:404:0040
Pinu tn 3	78404:404:0040
Riida tn 15/7	78404:404:0400
Riida tn 15/7	78404:404:0400
Riida tn 15/6	78404:404:0390
Riida tn 15/5	78404:404:0380
Riida tn 15/4	78404:404:0370
Riida tn 15/3	78404:404:0360

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Riida tn 17/3	78404:404:0430
Riida tn 17/3	78404:404:0430
Riida tn 17/3	78404:404:0430
Viljandi mnt 47b	78404:404:0005
Viljandi mnt 47b	78404:404:0005

* 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).