

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	K kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet 03.05.2024 nr 16-12/20-17851-004	Edastasite Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (TTJA) 30.04.2024 kirja nr 8-1/21-024/7395-1, millega soovisite TTJA kooskõlastust Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälvivere viadukti rajamise ehitusloa eelnõule. Projekti eesmärk on Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamine ja Mälvivere viadukti rajamine. Projekt sisaldab olemasoleva riigitee ümberehitust uues asukohas, tee katendi ning muldkeha ümberehitust (sh vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), müratõkkeseina ehitamist, uue viadukti ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust Rail Baltica raudteetrassi ületamisel. TTJA kooskõlastab Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälvivere viadukti rajamise ehitusloa eelnõu.	<p>Otsus: Lugeda ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
2	Terviseamet 06.05.2024 nr 9.3-4/24/4669-2	Esitasite Terviseameti lääne regionaalosakonnale kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna– Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälvivere viadukti rajamise ehitusloa ja keskkonnamõju hindamise (KMH) algamata jätmise otsuse eelnõu. Projekti eesmärk on Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamine ja Mälvivere viadukti rajamine. Projekt sisaldab olemasoleva riigitee ümberehitust uues asukohas, tee katendi ning muldkeha ümberehitust (sh vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), müratõkkeseina ehitamist, uue viadukti ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust Rail Baltica raudteetrassi ületamisel. Projekteeritava tugimaantee lõik külgneb vaheldumisi metsa või põllumaaga ning km 34,5 lähedusse jääb mitu uuselamut. Tugimaantee nr 15 Tallinn-Rapla-Türi lõigu km 34,5–35,3 ja viadukti plaanilahenduse projekteerimisel on lähtutud olemasolevast keskkonnast, olemasoleva tee asukohast, kavandatava Rail Balticu trassi asukohast ning enne põhiprojekti koostamist koostatud lahendusest. Tegemist on tugimaantee ja kavandatud Rail Baltica raudtee ristega, kus rongide poolt põhjustatavat kasutusaegset müra ja vibratsiooni on prognoositud ja hinnatud. Riste läheduses asub 6 elamutega hoonestatud kinnistut ning ette on nähtud müra leevendamise vajadus. Müratõkked on planeeritud tugimaantee nr 15 Tallinn–Rapla–Türi OR1240 kergliiklustee äärde Metsatuka (31701:004:2180) kinnistu keskpaigast kuni Heki kinnistu (66903:002:0560) keskpaigani. KMH eelhindangu tulemusena leiti, et kui kavandatava tegevuse elluviimisel järgitakse üldiseid keskkonnanõudeid ning eelhindangus esitatud meetmeid, siis ei kaasne sellega olulist negatiivset mõju keskkonnale, inimese tervisele ja varale ning kultuuripärandile. Tegevusega kaasneva mõju ruumilist ulatust, kestust, sagedust ja pöörduvust ning toimet võib hinnata väheoluliseks, sest ehitusaegsed mõjud on lokaalsed ning esinevad ainult ehitusperioodil. Eeltoodu põhjal on eelhindangu koostaja seisukohal, et ei ole vajadust algamata KMH menetlust. Terviseameti lääne regionaalosakond on tutvunud esitatud planeeringumaterjalidega ning ei esita vastuväiteid Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna– Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälvivere viadukti rajamise ehitusloale ja KMH algamata jätmise otsuse eelnõule.	<p>Otsus: Lugeda, et seisukoha andjal puuduvad vastuväited ehitusloa eelnõu osas.</p>

<p>3</p>	<p>Põllumajandus- ja Toiduamet</p> <p>07.05.2024 nr 6.2-2/19447</p>	<p>Vastavalt „Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnujuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 11 lg 2² Ehitusseadustiku § 42 lg 7 alusel olete esitanud 29.04.2024 nr 8-1/21-024/7319-1 Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks Transpordiameti korralduse eelnõu „Tee ehitusloa andmise menetluse riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu (OR1240) (ehitusprojekti nr RBDTDEEDS1DPS2) ümberehitamiseks ja Mälivere viadukti (BR1240) rajamise ehitusloa menetlusse kaasamiseks ning KMH algamata jätmise kohta, ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 101 lg 2 ja 3 alusel.</p> <p>Tee ehitusloa menetluse esemeks olev Rail Balticut ületav riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuv lõik (OR1240) (ehitusprojekti nr RBDTDEEDS1DPS2) ja Mälivere viadukt (BR1240) asuvad osaliselt kinnisasjadel (katastritunnus 66801:001:1928, 66801:001:1929, 66801:001:1930) ja on seotud maaparandussüsteemidega (maaparandussüsteemi nimi, maaparandussüsteemi kood/ ehitise kood), Sootaguse peakraav (4109740020000/001), Kangru1 (4109610031190/001), mis paiknevad Rapla maakonnas Rapla vallas Kuku ja Rõa külas ning Kohila vallas Loone külas.</p> <p>Käesolev põhiprojekt on koostatud RB Rail AS tellimisel, Rail Baltic põhitrassi ja sellega kaasnevate rajatiste väljaehitamiseks. Projekti koostamisel on tuginetud tellija poolsele lähteülesandele, Põllumajandus- ja Toiduameti poolt OÜ Reaalprojektile väljastatud projekteerimistingimused maaparanduse osas 09.03.2020 nr 14.1-1/7998.</p> <p>Vastavalt projekteerimistingimustele ja lähteülesandele on uuritud maaparandusehitistel asuvate rajatiste (kuivenduskraavid, eesvoolud, trübid, drenaažitorustike väljavoolud ja drenaažikaevud) seisukorda ning rekonstrueerimise vajadust mahus, mis tagab maaparandussüsteemide toimimise ja planeeritava raudteelõigu pinnavete ära juhtimise eesvooludesse või maaparandussüsteemi kraavidesse.</p> <p>Projekti eesmärk on Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna Rapla Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamine ja Mälivere viadukti rajamine. Projekt sisaldab olemasoleva riigitee ümberehitust uues asukohas, tee katendi ning muldkeha ümberehitust (sh vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), müratõkkeseina ehitamist, uue viadukti ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust Rail Baltica raudteetrassi ületamisel.</p> <p>Keskkonnamõju hindamise algamata vajaduse vastavalt EhS § 42 lõikele 2. KeHJS § 6 lg 2 punkti 10 alusel, kui kavandatav tegevus ei kuulu seaduse § 6 lõikes 1 nimetatute hulka, peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas infrastruktuuri ehitamisel või kasutamisel on oluline keskkonnamõju. Eelhinnangu tulemusena leiti, et riigitee 15 Tallinna Rapla Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälivere viadukti rajamise projekti puhul pole vastavalt KeHJS esitatud tingimustele ja kriteeriumitele alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist ning KeHJS järgne keskkonnamõju hindamine ei ole vajalik. Keskkonnamõju lisa 3 toodud eelhinnangus lähtuti keskkonnaministri 16.08.2017 määrusest nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“. Mõjude eelhindamisel võeti arvesse võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnemise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid.</p> <p>Maaparandusseaduse § 50 lõike 1, maaeluministri 18.08.2020 määruse nr 57 “Põllumajandus- ja Toiduameti põhimäärus” § 5 ja § 21 alusel ning lähtudes Transpordiameti poolt 29.04.2024 nr 8-1/21-024/7319-1 esitatud kooskõlastamiseks esitatud ehitusloa eelnõust otsustan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jätta algamata „Põhiprojekt. DPS2 Tugimaantee nr 15 Mälivere riste (OR1240) OR1240)“ ehitusprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamine, sest KeHJS § 61 kohase korralduse lisa 3 oleva eelhinnangu alusel kavandatava tegevuste elluviimisega ei kaasne olulist keskkonnamõju. Kui kavandatavate tegevuste elluviimisel järgitakse korraldusega antavas tee ehitusloas seatud kõrval tingimusi ning üldiseid keskkonnanõudeid, siis sellega ei kaasne olulist mõju keskkonnale ja maaparandussüsteemidele. 2. Kooskõlastada Rail Baltic DS1DPS2 Mälivere-Alu raudtee põhitrassi II lõigu Transpordiameti 29.04.2024 nr 8-1/21-024/7319-1 esitatud ehitusloa korralduse eelnõu „Tee ehitusloa andmise menetluse riigitee 15 	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lisada ehitusloa kõrvaltingimusena järgmised punktid: <ol style="list-style-type: none"> 19. Põllumajandus- ja Toiduameti kooskõlastuse tingimused: <ol style="list-style-type: none"> 19.1. Ehitada Rail Baltic DS1DPS2 Mälivere-Alu raudtee põhitrassi II lõigu riigitee 15 Tallinna –Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuv lõik (OR1240) (ehitusprojekti nr RBDTDEEDS1DPS2) ja Mälivere viadukt (BR1240) järgi. 19.2. Tagada ehitusloa esemega seotud maaparandussüsteemide nõuetekohane rekonstrueerimine (maaeluministri määrus nr 38, vastu võetud 28.03.2019 „Maaparandussüsteemi ehitamise täpsemad nõuded“). 19.3. Tagada ehitusloa esemega seotud maaparandussüsteemide rekonstrueerimisega seotud ehitustööde dokumenteerimine (maaeluministri määrus nr 13.12.2018 nr 72, vastu võetud 13.12.2018 „Ehitamise dokumenteerimise ja ehitusdokumentide täpsemad nõuded ning ehitusdokumentide säilitamise ja üleandmise nõuded“). 19.4. Omanikujärelevalvet maaparandussüsteemide ja maaparandussüsteemi eesvoolu rekonstrueerimise osas peab tegema MATER registrisse kantud ettevõtja. 19.5. Teavitada ehitustööde alustamisest Põllumajandus- ja Toiduameti aadressil: raplamp@pta.agri.ee kolm päeva enne tööde alustamist. 19.6. Pärast maaparandussüsteemide rekonstrueerimist esitada PTA-le: <ol style="list-style-type: none"> 19.6.1. Kooskõlastamiseks ehtisregistri kaudu maaparandussüsteemide kasutusloa taotlused Otsuse nr 6.2-2/19447 maaparandusehitiste lõikes; 19.6.2. Maaparandussüsteemide rekonstrueerimisega seotud ehitustööde dokumentatsioon; 19.6.3. Rekonstrueeritud maaparandussüsteemide teostusjoonised (pdf ja MapInfo-sse konverteeritavates failides). 2. Lugada, et seisukoha andjal puuduvad vastuväited ehitusloa eelnõu osas ning lugeda ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
----------	---	--	---

Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu (OR1240) (ehitusprojekti nr RBDTDEEDS1DPS2) ümberehitamiseks ja Mälivere viadukti (BR1240) rajamiseks ning KMH algamata jätmise eelnõu, ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 101 lg 2 ja 3 alusel kooskõlastuses toodud tingimused, mis tuleb kanda haldusaktile.

Kooskõlastuse andmed

Maakonnakeskus: Rapla keskus
 Kooskõlastuse taotleja: TRANSPORDIAMET
 Dokumendi väljastamise kuupäev: 07.05.2024
 Teenuse nr: 2413271

Registreeringu andmed

Maaparandussüsteemi kood	Maaparandusehitise kood ja nimetus
4109740020000	001 Sootaguse peakraav
4109610031190	001 Kangrul

Taotletava ala asukoha andmed

Maakond	Linn/vald	Küla/asula
Rapla maakond	Rapla vald	Kuku küla
Rapla maakond	Kohila vald	Loone küla
Rapla maakond	Rapla vald	Rõa küla

Kinnisasja andmed

Katastritunnus	Omanikud/volitatud esindaja
66801:001:1928	TRANSPORDIAMET
66801:001:1929	TRANSPORDIAMET
66801:001:1930	TRANSPORDIAMET

Kooskõlastuse tingimused

- Ehitada Rail Baltic DS1DPS2 Mälivere-Alu raudtee põhitrassi II lõigu riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuv lõik (OR1240) (ehitusprojekti nr RBDTDEEDS1DPS2) ja Mälivere viadukt (BR1240) järgi.
- Tagada ehitusloa esemega seotud maaparandussüsteemide nõuetekohane rekonstrueerimine (maaeluministri määrus nr 38, vastu võetud 28.03.2019 „Maaparandussüsteemi ehitamise täpsemad nõuded“).
- Tagada ehitusloa esemega seotud maaparandussüsteemide rekonstrueerimisega seotud ehitustööde dokumenteerimine (maaeluministri määrus nr 13.12.2018 nr 72, vastu võetud 13.12.2018 „Ehitamise dokumenteerimise ja ehitusdokumentide täpsemad nõuded ning ehitusdokumentide säilitamise ja üleandmise nõuded“).
- Omanikujärelevalvet maaparandussüsteemide ja maaparandussüsteemi eesvoolu rekonstrueerimise osas peab tegema MATER registrisse kantud ettevõtja.
- Teavitada ehitustööde alustamisest Põllumajandus- ja Toiduametit aadressil: raplamp@pta.agri.ee kolm päeva enne tööde alustamist.
- Pärast maaparandussüsteemide rekonstrueerimist esitada PTA-le:
 - Kooskõlastamiseks ehitisregistri kaudu maaparandussüsteemide kasutusloa taotlused maaparandusehitiste lõikes;
 - Maaparandussüsteemide rekonstrueerimisega seotud ehitustööde dokumentatsioon;
 - Rekonstrueeritud maaparandussüsteemide teostusjoonised (pdf ja MapInfo-sse konverteeritavates failides).

<p>4</p>	<p>Keskkonnaamet</p> <p>08.05.2024 nr 6-3/24/9101-2</p>	<p>Esitasite Keskkonnaametile ehitusseadustik § 42 lg 7 alusel kooskõlastamiseks ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnanõuandmisüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 11 lg 2² alusel kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälivere viadukti rajamise ehitusloa eelnõu ning seisukoha võtmiseks keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) algatamata jätmise otsuse eelnõu (edaspidi OTSUSE EELNÕU) ja KMH eelhinnangu.</p> <p>Projekti eesmärk on Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamine ja Mälivere viadukti rajamine. Projekt sisaldab olemasoleva riigitee ümberehitust uues asukohas, tee katendi ning muldkeha ümberehitust (sh vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), müratõkkeseina ehitamist, uue viadukti ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust Rail Baltica raudteetrassi ületamisel.</p> <p>Projektiga oli võimalik tutvuda digitaalselt: https://pilv.mkm.ee/s/wybLgel2QeNQ3QL</p> <p>Ehitatav objekt ei asu kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ega kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis. Seega loobub Keskkonnaameti õigusliku aluse puudumisel ehitusloa taotluse kooskõlastamisest. Keskkonnaamet nõustub eelhinnangu järeldusega, et kavandatav tegevus ei mõjuta Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade terviklikkust, kaitse-eesmärke ega muid väärtusi ja puudub mõju kaitstavatele loodusobjektidele. Keskkonnaamet on seisukohal, et lähtudes kavandatavast tegevusest, teadaolevast informatsioonist ning KMH eelhinnangu tulemustest (eeldusel, et kavandatava tegevuse elluviimisel järgitakse eelhinnangus ja ehitusloa kõrvaltingimustes) esitatud keskkonnanõudeid, ei kaasne ehitusloaga kavandatud tegevustega eeldatavalt olulist keskkonnamõju (KeHJS § 2²) ning KMH algatamine ei ole vajalik.</p> <p><u>Juhime siiski tähelepanu järgnevatele asjaoludele, mille osas palume esitatud materjale täiendada:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ptk-s 1 on kirjutatud, et eelhinnangu koostamisel lähtutakse Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest, väljakujunenud praktikast ning ajakohastest eelhindamise juhendmaterjalides. Link juhendmaterjali juurde (Keskkonnaministeeriumi kodulehel) ei tööta. Viidatud juhendmaterjal on leitav Kliimaministeeriumi kodulehel. 2. Ptk-s 2.4 on käsitletud kavandatud tegevuse seost asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja teiste lähipiirkonda planeeritavate tegevustega. Ehitusloa objekt jääb Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir - Hagudi“, ehitusprojekti KMH lõigu piirsesse. Peatükis tuleks käsitleda seoseid ka kõnealuse KMH-ga (nt kavandatava tegevusega seoses KMH tulemusi). 3. Eelhinnangu ptk-s 3.6 on toodud: „<i>Vaiade taldmikud rajatakse kuni 10,54 m sügavuseni, absoluutkõrgusel 58,09 m. Põhjaveetase on kõrgusel 58,46 m. Kuna taldmiku ja põhjavee sügavus on 9 kuni 10 m sügavamal kui võimalik murenenud lubjakivikiht, siis ei levi heljumi mööda põhjaveekihti vaiadest edasi. Seetõttu ei mõjuta see põhjavee kvaliteeti. Rajatise sügavus põhjaveetasemest on vaid 37 cm, mis tähendab, et vee eemaldamise vajadus puudub või on minimaalne. Seetõttu ei tekita taldmike ehitus põhjaveetaseme alandust. Kasutusetapil ei mõjuta rajatise põhjavett, kuna põhjavette ei tekitata täiendavaid vooluteekondi. Põhjavesi asub uurimissügavusest sügavamal lubjakivis ning liigub kirde (mattunud astangu) suunas.</i>“ Tekstis on toodud, et põhjaveetase jääb rajatise sügavusest 37 cm kaugusele. Järgmises lõigus on kirjeldatud, et põhjavesi asub uurimissügavusest sügavamal lubjakivis. Antud juhul ei ole asjakohane viidata uurimissügavusele. Eelhinnangu peatükis 3.15.3 ja viadukti ehitusprojekti seletuskirjas on toodud, et põhjaveetase võib kohati tõusta maapinnani. Seega jääb selgusetuks, millisest põhjaveetasemest siiski eelhinnangus lähtutud on. Lisaks jääb arusaamatuks lause murenenud lubjakivikihi paiknemise suhtes. Kuna eelnevalt ei ole murenenud lubjakivikihti eelhinnangus mainitud, siis jääb ebaselgeks, kust selline info võetakse. Sama lause on leitav ka viadukti ehitusprojekti seletuskirjast, kuid on seal samuti esitatud ilma taustinfota. Kuna nimetatud lause põhjal tehakse mõlemas dokumendis järeldus, et kavandatav tegevus ei mõjuta põhjavee 	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Korrigeerime KMH eelhinnangut. 2. Täiendame KMH eelhinnangut. 3. Põhjavee ümberjuhtimisega seonduvat mõju hinnangut ei teostata. Lähtume põhitrassi KMHst ja EIA4_EKKK meetmest EÜ20, st põhjavee hüdroloogilist režiimi ja kvaliteeti ei ole lubatud mõjutada. Kui mõjutus peaks ilmne, mis selgub põhjavee seire käigus, tuleb võtta kasutusele vastavad meetmed. 4. Täiendavaid seirekohustuseid ei võeta. Lisame ehitusloale kõrvaltingimusena põhjavee alandamise võimaliku mõju hindamise kohustuse põhjavee ümberjuhtimise korral. 5. Korrigeerime KMH eelhinnangut. 6. Korrigeerime KMH eelhinnangut ja ehitusloa kõrvaltingimusi. 7. Korrigeerime KMH eelhinnangut. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Muuta lisa 3 KMH eelhinnangut järgnevalt: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. korrigeerida Ptk-s 1 toodud viide eelhindamise juhendmaterjalidele; 1.2. täiendada Ptk-s 2.4 käsitletud kavandatud tegevuse seost asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja teiste lähipiirkonda planeeritavate tegevustega; 1.3. korrigeerida Ptk 3.10 toodud hinnatud mõju rohelisele võrgustikule kirjeldust; 1.4. korrigeerida Ptk 4.2. toodud pinnavee, sh veekogude kaitsmise meetmete kirjeldust; 1.5. korrigeerida läbivalt kogu dokumendis sisalduvad viited põhitrassi KMH-le. 2. Korrigeerida ehitusloa kõrvaltingimusi järgnevalt: nr 6 sõnastust järgnevalt: Projektialal tuleb tagada pinna- ja põhjavee hüdroloogilise režiimi ja kvaliteedi muutusteta säilimine. Mõjutuse ilmne, tuleb võtta kasutusele vastavad meetmed, töövõtjal teha koostööd Keskkonnaametiga. Truupide ehitusel tuleb järgida tavapäraseid veekaitse nõudeid, vältida tuleb pinnavee reostamist. Sh tuleb jälgida, et kasutatavate masinate puhastamine/pesu ei toimuks veekogu ääres (veekaitsevööndis). Olemasolevat veerežiimi ei tohi rikkuda. Truupide paigaldamisel ei tohi vette sattuda mittevajalikke ehitusmaterjale ega olmejäätmeid. 3. Lisada ehitusloa kõrvaltingimusena punkt nr 7 järgnevas sõnastuses: Kui ehitusobjektil ilmneb põhjavee ümberjuhtimise vajadus, siis tuleb tööde käigus hinnata põhjavee alandamise võimalikku mõju ka puurkaevule PRK0013836 ning võimalikele läheduses asuvatele salvkaevudele. Lisaks on soovitatav antud kaevudes teostada
----------	---	--	--

		<p>kvaliteeti, siis tuleks see sisukamalt ära põhjendada. Lauses öeldakse, et põhjaveetase asub 9-10 m murenenud lubjakivikihist kõrgemal, kuid järgnevalt öeldakse ka eelhinnangus, et põhjaveetase on kohati maapinna lähedal.</p> <p>Juhime tähelepanu, et põhjaveetaseme mõõtmised teostatakse ühel konkreetsel hetkel, kuid põhjaveetase kõigub sõltuvalt aastaajast ning ilmastikuoludest. Seega tuleb arvestada võimalusega, et vaiade taldmike rajamise hetkel on põhjavesi mõõdetud tasemest kõrgemal ja sel juhul võib olla vajalik ka põhjavee ümberjuhtimine. Seda toetab ka viadukti ehitusprojekti seletuskiri, kus on põhjavee ümberjuhtimise mõjuraadiuseks hinnatud 49,5 m. Kuna ka nimetatud ehitusprojekti seletuskiri toob välja põhjavee ümberjuhtimise ja taseme alandamise võimaliku vajaduse, siis tuleb eelhinnangut täiendada vastava mõju hinnanguga.</p> <p>4. Eelhinnangu ptk-s 3.6 on toodud järgnev: „<i>Keskkonnaregistri andmetel asub projekti ala vahetus läheduses (ca 30 m kaugusel) Pureva kinnistul (66903:002:0310) puurkaev (keskkonnaregistri kood PRK0013836). Projekti alast ca 100 m kaugusel on veel kaks puurkaevu (PRK0008247 ja PRK0054377). Puurkaevud asuvad projektialast piisavas kauguses ning tegevusega ei mõjutata puurkaevude seisundit.</i>“ Nagu eelnevas punktis toodud, on viadukti ehitusprojekti seletuskirjas hinnatud põhjaveetaseme alandamise mõjuraadiuseks 49,5 m. Sellesse mõjuraadiusesse jääb ka puurkaev PRK0013836, seega ei ole võimalik väita, et kavandatava tegevusega puurkaevude seisundit ei mõjutata, ilma täiendava hinnanguta nimetatud puurkaevule. Viadukti ehitusprojekti seletuskirjas on toodud lähimaks kaevuks 100 m kaugusel asuv registreerimata puurkaev Sepa kinnistul.</p> <p>Kui põhjavee ümberjuhtimine on vajalik, siis tuleb tööde käigus hinnata põhjavee alandamise võimalikku mõju ka puurkaevule PRK0013836 ning võimalikele läheduses asuvatele salvkaevudele.</p> <p>5. Ptk 3.10 on hinnatud mõju rohelisele võrgustikule: „<i>Rapla maakonnaplaneeringu kohaselt ei asu projektiala rohevõrgustiku alal (vt Joonis 9). Kehtivate Rapla ja Kohila valla üldplaneeringute järgi asub projektiala rohevõrgustiku alal. Antud juhul lähtutakse uuemast planeeringust so Rapla maakonnaplaneeringu kohasest rohevõrgustikust. Koostamisel on uued üldplaneeringud ja nendes tuleb arvestada Rapla maakonnaplaneeringu25 kohase rohevõrgustikuga.</i>“ Esitatud käsitlus ei ole korrektne. Rapla maakonnaplaneeringuga on määratud maakonna tasandi (tähtsusega) rohevõrgustik, valdade üldplaneeringutega määratakse rohevõrgustik valla tasandil (on olemuslikult täpsemad, detailsemad ja enamasti suuremal pindalal). Antud alal kehtivad samaaegselt mõlemad rohevõrgustikud.</p> <p>6. Eelhinnangu ptk-s 4.2 punktides 4 ja 5 on välja toodud pinnavee, sh veekogude kaitsmise meetmed, nt järgnev: "<i>Tuleb jälgida, et veekogusse satuks võimalikult vähe heljumit.</i>" Eelnevalt on eelhinnangus korduvalt mainitud, et lähimaid veekogusid kavandatav tegevus ei mõjuta. Sama on toodud ka ehitusprojekti. Seega ei ole veekogudega seonduvad ebasoodsa mõju ennetamise või vältimise meetmed asjakohased. Lisaks on Keskkonnaamet seisukohal, et peatükis 4.2 tuleks ära tuua ka põhjavee ümberjuhtimisega seonduvad võimalikud ennetus- ja/või leevendusmeetmed. Vastavalt tuleks muuta ka tee ehitusloa eelnõud, kus meetmed kajastatud on.</p> <p>7. KMH eelhinnangus on mitmel pool kirjutatud, et kavandatava RB raudtee rajamisega seotud mõjusid on hinnatud RB maakonnaplaneeringute KSH raames. RB põhiprojekti KMH on koostamisel. Juhime tähelepanu, et ehitusloa objekt jääb Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir - Hagudi“, ehitusprojekti KMH lõigu piiresse. KMH on antud lõigus lõppenud 05.09.2022.</p>	<p>ka ehituseelset seiret, et oleks võimalik hinnata, kas ehitustegevusega on kaeve mõjutatud.</p>
5	<p>Kliimaministerium</p> <p>13.05.2024 nr 19-11/24/2234-2</p>	<p>Olete edastanud Kliimaministeriumile kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks ehitusloa eelnõu 15 Tallinna– Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälivere viadukti rajamiseks.</p> <p>Kliimaministerium kooskõlastab ehitusloa eelnõu 15 Tallinna– Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälivere viadukti rajamiseks, märkusteta.</p>	<p>Otsus: Lugeda ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>

6	<p>Rapla Vallavalitsus</p> <p>15.05.2024 nr 6-4/33-40</p>	<p>Transpordiamet küsis Rapla valla arvamust Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälivere viadukti rajamise ehitusloa menetluses ning KMH algatamata jätmise menetluses. Vallavalitsus käsitles lahendust 13. mai 2024 vallavalitsuse istungil ning teeb järgmised ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Madalpinge maakaabel ja jaotuskilp on projekteeritud Sepa erakinnistule (66801:001:1896). Vajalik on kinnistuomaniku kirjalik nõusolek. 2. Juurdepääsutee OR124020 on projekteeritud Tõnise erakinnistule (66903:002:0099). Vajalik on kinnistuomaniku kirjalik nõusolek. 3. Ettepanek asfalteerida kogu pöörderaadiuse ulatuses kohaliku Tõniste tee (OR124009) mahasõit, et vältida pinnatud teekatte materjali kahjustamist pöördel. 4. Pureva OÜ-d teenindav mahasõit OR124027 on projekteeritud ühekihilise 5cm paksuse asfaltkattega. Ettevõtet teenindab rasketehnika ja on oht, et ühekihiline asfaltkate ei püsi seal kaua. Ettepanek on mahasõit asfalteerida kogu mahus kahekihilisena. 5. Hetkel on pinnatud teedel asuvad mahasõidud projekteeritud kruuskattega, mida hakatakse roopasse sõitma ja sealt lahtist kruusa pinnatud kattega tee peale kandma. Ettepanek on kõikidel pinnatud kattega teedel asuvad mahasõidud pinnata pöörderaadiuse ulatuses. 6. Heki (66801:001:2180) ja Kuuse (66801:001:2165) erakinnistute mahasõidud (vastavalt OR124017 ja OR124019) saavad juurdepääsu ainult mööda jalakäijatele, kergliikuritele ja sõidukitele ühiskasutuseks ette nähtud teed, mille laius on 3,0-3,4 m ja mis on ilmselgelt liiga kitsas igapäevaseks kinnistuid teenindavaks liikluseks. Eriti arvestades, et tee on ühiskasutuses ja jätkub peale viimast mahasõitu avaliku jalgratta- ja jalgteena. Ettepanek on ühiskasutusse määratava tee ehitada minimaalse laiusega 4,5m. 7. Punktis 6 nimetatud ühiskasutusse määratava tee asfaltkate projekteeritud ühekihilise 5cm paksuse asfaltkattega. Ettepanek on asfalteerida tee kahekihilisena või ühekihilise asfaltkate korral vähemalt 7cm paksuse asfaltkattega. 8. Tamme tee mahasõit (OR124025) on ainult 3,5 m laiuse ühekihilise 5cm paksuse asfaltkattega. Ettepanek on mahasõit ehitada minimaalse laiusega 5,0 m ja asfalteerida kahekihilisena või ühekihilise asfaltkate korral vähemalt 7cm paksuse asfaltkattega. 	<p>Põhjus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jah, tuleb vormistada isikliku kasutusõiguse (IKÕ) seadmine. 2. Tee-alune maa omandatakse vastavalt krundijaotuskavale riigile. 3. Näeme ette suuremas ulatuses asfalteerimise. 4. Enne ehitust vaadatakse katendid üle. 5. Näeme ette projektis ka mahasõitude pindamise. 6. Teed ei laiendata. Kitsas tee sunnib pigem keskenduma ja aeglaselt sõitma. Selline lahendus vajaks ka rohkem maad ning nõlv tuleks hoonele veel lähemale. 7. Olemasoleva info põhjal ei ole vajadust kahekihilist asfaltkatet ette näha. Liiklussagedus on madal ja liikluse tüüp on sõiduauto. Katendiarvutus on tehtud 4 cm ja veoautole ning varud on tagatud. 8. Olemasoleva info põhjal ei ole vajadust mahasõitu laiendada ega kahekihilist asfaltkatet ette näha. Raadiused on arvestatud veoauto jaoks, liiklussagedus teel on väike ning kiirus väga madal. Suur hoog pidurdatakse maha juba maanteel enne manöövrit, Tamme teest saab tupiktee, seega ei tulene sealt ümberehitusest tingituna liiklustiheduse kasvu. Üldiselt on kitsamad ristmikud ohutumad ning sunnivad juhti keskenduma. <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Võtta info teadmiseks. 2. Võtta info teadmiseks. 3. Tööprojektis näha ristmikel ette sama tüüpi kate kuni peamise raadiuse lõpuni + 3 m. 4. Arvestada, et enne ehitust tuleb katendikonstruktsioonid üle vaadata ja kooskõlastada Transpordiametiga. 5. Tööprojektis näha pinnatud teedel ette mahasõitude pindamine kuni raadiuse lõpuni + 3 m. 6. Mitte arvestada ettepanekuga ehitada ühiskasutusse minev tee minimaalse laiusega 4,5 m. 7. Mitte arvestada ettepanekuga asfalteerida ühiskasutusse minev tee kahekihilisena või ühekihilise asfaltkate korral vähemalt 7cm paksuse asfaltkattega. 8. Mitte arvestada ettepanekuga mahasõit (OR124025) ehitada minimaalse laiusega 5,0 m ja asfalteerida kahekihilisena või ühekihilise asfaltkate korral vähemalt 7 cm paksuse asfaltkattega.
7	Maa-amet	<p><i>Maa-amet pole tähtajaks seisukohta esitanud ega taotlenud vastamise tähtaja pikendamist.</i></p>	<p>Otsus: Pädev asutus loeb EHS § 42 lg 9 alusel ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks.</p>

2. ARVAMUSED

2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Telia Eesti AS 30.04.2024 nr EC.1-5.1/500-1	Antud projekti lahutamatuks osaks on siderajatiste ümbertõstmise- ja kaablite ümberlülitusprojekt, mille kooskõlastus nr. 35741900 on aegunud (kooskõlastus tuleb pikendada) ja on täitmata „kooskõlastamise nõue“. Enne Telia sideehitise ümberehitamist peab ümberpaigaldusest huvitatud isik sõlmima Teliaga sideehitise ümberehitamise lepingu (kolmepoolse kokkuleppe), mille osapoolteks on ümberpaigaldusest huvitatud isik, tööde teostaja ja Telia.	Otsus: 1. Arvestada, et enne ehitamist tuleb ehitusprojekt kooskõlastada (kooskõlastus nr 35741900 aegunud) Telia Eesti AS-ga. 2. Arvestada, et enne Telia sideehitise ümberehitamist peab ümberpaigaldusest huvitatud isik sõlmima Teliaga sideehitise ümberehitamise lepingu (kolmepoolse kokkuleppe), mille osapoolteks on ümberpaigaldusest huvitatud isik, tööde teostaja ja Telia.
2	Elektrilevi OÜ	<i>Elektrilevi OÜ pole tähtajaks seisukohta esitanud ega taotlenud vastamise tähtaja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 42 lg 9 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa osas arvamust avaldada.
3	Rail Baltic Estonia OÜ	<i>Rail Baltic Estonia OÜ pole tähtajaks seisukohta esitanud ega taotlenud vastamise tähtaja pikendamist.</i>	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 42 lg 9 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa 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	Mari 66801:001:1971 13.05.2024 nr 8-1/21-024/7394-2 (TRAM dokumendiregistris)	<p>Olen eelnevalt korduvalt juhtinud tähelepanu, et planeeritava Tõniste tee ja Jakobi tee laius 4 meetrit ei ole piisav. Kuna nendel teedel liigub lisaks sõiduautodele ka ehitustehnikat, põllumajandusmasinaid, teehoolduse ja prügiveo masinaid, siis ilmselgelt ei ole nende samaaegne üksteisest möödumine ei ole võimalik.</p> <p>Projekti jaoks on kalkuleeritud sõidukite liiklussagedust aga samaaegselt võiks ära mõõta antud piirkonnas jalakäijate (ja erinevate kergliiklusteele mõeldud liiklusvahenditega) arvu päevas (või siis nädalas). Kindlasti on üledimensioneeritud kergliiklustee laius 3 meetrit piirkonnas kus liiguvad mõned üksikud inimesed ööpäevas (!!) samaaegselt kui realselt liikumiseks ruumi vajavad autod peavad üksteisest mööduma ainult 4 meetri laiusel teelõigul. Isegi loomade ja selgrootute liikumiseks kavandatava teeületuskoha laiuseks on planeeritud vähemalt 4 meetrit, et kõik kõikvõimalikud kujutletavad olendid saaksid üksteisest ohutult ja mõnusalt mööduda aga palun selgitage kuidas 4 meetri laiusel teel üksteisest üksteisest ilma vigastusteta mööduvad traktor ja prügiauto.</p> <p>On tekkinud kahtlus, et projekti tekstis sisaldub kerge segadus. Numbrikombinatsiooniga OR124011 on kirjeldatud Jakobi teed ja ka Lukase teed. Kumb siis õige?</p> <p>Hetkel kasvab Tallinn-Rapla teelt Jakobi teele keerates väga suur ja vana tammepuu. Kas selle tammepuu on ka teehituse projekti raames raiuda? Kui jah, siis sooviks näha selle puu raiumise kooskõlastusi ja põhjendusi.</p>	<p>Põhjendus: Jakobi tee (OR124011) (mitte Lukase) on Teeregistri andmetel mitteavalik eratee. Projekteerija on dimensioneerinud ristmiku vastavalt olemasolevale olukorrale. Olemasolev tee (põllurada/pinnastee) on kohati vaid 2,5 meetrit lai. Segadust tekitavad numbrid ja sõnastused tee nimede ja laiuste osas korrigeeritakse tööprojektiis.</p> <p>Kohalik tee Tõniste tee (OR124009) on projekteeritud katte laiusega 4,5 m vastavalt joonistele, mudelitele ja ptk 3.2.4.2 (lk35/78) (seletuskiri pt 3.1.1 on veana laius pandud 4 m). Kurvides on lisatud laiendused 0,7 m. Tee on pinnatud kattega, laius 2,5 m ja pikkus 11 m. Olemasolev tee on tehtud kokkuvõimise (tööde piir) 3,74 m. Seega kokkuvõtvalt, laius on suurem kui 4 meetrit ning kurvide laius on 5,2 meetrit, tee on ette nähtud kiiruseks alla 50 km/h. Laiused on piisavad.</p> <p>Vastavalt tee projekteerimise normidele on minimaalne jalgratta- ja jalgteel laius 2,5 m, kuid kuna Mälivere viadukti piirkonnas asub see langul/tõusul mille pikikalle on kohati üle 3%, tuleb jalgratta- ja jalgteel kavandada 0,5 m laiemana (ehk 3 m). Samuti on arvesse võetud ka valla arengukavasid kergliiklusteede kujundamisel ning arengu potentsiaalil.</p> <p>Jakobi tee ristmiku juures olev puu asub olemasolevas olukorras transpordimaal ja teekaitsevõõndis ning tuleb projekti realiseerimiseks likvideerida. Enne ehitust tuleb hankida kõik võimalikud load, seejuures ka puude raieks, kui see on vastavalt kehtivale õigusele vajalik.</p> <p>Otsus: Võtta kirjas toodud info teadmiseks</p>

2.3. Piirnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade osas ehitusloa menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul ehitusloa eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi ehitusloa eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 42 lg 9).

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
15 Tallinn-Rapla-Türi tee	66801:001:2182
15 Tallinn-Rapla-Türi tee	66801:001:2166
Aida	66903:002:0102
Heki	66801:001:2180
Kulleri	66801:001:1921
Kuuse	66801:001:2165
Kärneri	66801:001:2233

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kärneri	66903:002:0302
Kärnerimäe	66903:002:0025
Metsatuka	31701:001:2147
Metsavälja	66801:001:2227
Mäeotsa	66801:001:1882
Mälivere	31701:004:0020
Nurga	66801:001:1966
Pureva	66903:002:0310
Pärdi	31701:001:2137

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Sepa	66801:001:1896
Soone	66801:001:1843
Tarmo	66801:001:1878
Tõnise	66903:002:0099
Tõnise	66903:002:0007
Tööstuse	66801:001:1973
Uus-Mälivere	31701:001:2135
Väljapere	66801:001:1933

* Kui kooskõlastaja või arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul tee ehitusloa eelnõu saamisest arvates kooskõlastamisest keeldunud või arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi ehitusloa eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 42 lg 9).