

### Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

#### 1. KOOSKÕLASTUSED JA SEISUKOHAD

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse ja/või seisukoha osas
1	Kliimaministeerium 13.02.2024 nr 19-11/24/696-2	Olete edastanud Kliimaministeeriumile kooskõlastamiseks või arvamuse andmiseks Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitusloa ja keskkonnamõjude hindamise (edaspidi KMH) algatamata jätmise otsuse eelnõu. Kliimaministeerium kooskõlastab Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitusloa ja KMH algatamata jätmise otsuse eelnõu märkusteta.	<b>Otsus:</b> Lugeda ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
2	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet 14.02.2024 nr 16-12/24-02034-002	Edastasite Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (TTJA) 06.02.2024 kirja nr 8-1/21-024/2094-1 "Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitusloa menetlusse kaasamine", millega soovisite TTJA kooskõlastust BR0345 Kangru viadukti, BR0347 Raudalu viadukti, BR0350 Raku viadukti, BR0545 Männiku kergliiklusviadukti ja BR0547 Männiku kergliiklustunneli ehitusloa eelnõule. Projektide üldeesmärk on Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitus.  TTJA kooskõlastab Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitusloa eelnõu.	<b>Otsus:</b> Lugeda ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
3	Muinsuskaitseamet 13.02.2024 nr 1.1-7/205-1	Muinsuskaitseamet tutvus Rail Baltica Kangru liiklussõlme ehitusloa eelnõuga ja KMH algatamata jätmise eelnõuga.  Muinsuskaitseamet täiendavaid ettepanekuid ehitusloa eelnõusse ei esita ja nõustub KMH algatamata jätmisega.	<b>Otsus:</b> Lugeda, et seisukoha andja on nõus ehitusloa andmisega.
4	Saku Vallavalitsus 15.02.2024 nr 8-1/21-024/2093-4 (TRAM dokumendiregistris)	Olete esitanud 06.02.2024 Saku Vallavalitsusele Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitusloa eelnõu ja KMH algatamata jätmise otsuse eelnõu kooskõlastamiseks ja arvamuse avaldamiseks. Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitamise ehitusloa eelnõu hulka kuuluvad järgnevad rajatised: BR0345 Kangru viadukt, BR0347 Raudalu viadukt, BR0350 Raku viadukt, BR0545 Männiku kergliiklusviadukt ja BR0547 Männiku kergliiklustunnel. Kaasamise lisadesse on lisatud ka KMH algatamata jätmise korralduse eelnõu ja Rail Baltica Kangru liiklussõlme KMH eelhinnang. Soovite meie seisukohta hiljemalt 19.02.2024 e-posti aadressile <a href="mailto:maantee@transpordiamet.ee">maantee@transpordiamet.ee</a> .  Saku Vallavalitsuses on vaadanud teie poolt esitatud dokumendid üle ehitus- ja planeerimisteenistuse juht ning teede- ja keskkonnaspetsialistid. Anname siinkohal teada, et meil puuduvad märkused eelnimetatud dokumentide suhtes.  Kuid teeme siinkohal üleskutse teil aegsasti (vähemalt kuu aega enne ehitustööde algust) koostada ühtne avalikkust teavitav artikkel, mis sisaldaks teavet nii Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitamise kohta kui ka Kangru liiklussõlme teede ja tehnovõrkude ehitamise kohta. Palun teil koostada artikkel sarnaselt „Kirdalu-Kiisa teel asuva Rail Baltica maanteeviadukti ehitus“ ja „Tagadi ökopekti ehituse ja liikluskorraldus“ artiklitele (avaldatud väljaandes „Saku Sõnumid“ 2024 jaanuaril lk 32-33), mida oleks võimalik avaldada ka Saku valla lehes ja avalikes teabekanalites.	<b>Põhjendus:</b> Transpordiamet on samuti huvitatud ajakohase ehitustööde info avaldamisest. Töövõtja kohustub välja andma illustreeritud Infolehte ehitustöödest ja liikluskorraldustest. Infoleht on mõeldud eelkõige kohalikele elanikele, kuid ka tavaliklejatele ja ajakirjanikele. Infolehe valmimisel võtame ühendust Saku Vallavalitsusega, et täpsustada ehitusaegse info avaldamisega seotud asjaolusid.  <b>Otsus:</b> Lugeda, et seisukoha andja on nõus ehitusloa andmisega.
5	Maa-amet 16.02.2024 nr 6-3/24/1811-2	Olete edastanud 06.02.2024 kirjaga nr 8-1/21-024/2094-1 Maa-ametile kooskõlastamiseks ehitusloa eelnõu Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitamiseks. Täpsustasite oma kirjas, et ehitusloa antakse ainult Kangru viadukti, Raudalu viadukti, Raku viadukti, Männiku kergliiklusviadukti ja Männiku kergliiklustunneli ehitamiseks. Projektidega oli võimalik tutvuda veebilehel: <a href="https://pilv.mkm.ee/s/xjpnuecwbyf8fO">https://pilv.mkm.ee/s/xjpnuecwbyf8fO</a> . Maa-amet, tutvunud edastatud materjalidega, märgib järgmist.	<b>Põhjendus:</b> Selgitame, et viivitus kooskõlastamisel on ennekõike tingitud asjaolust, et Kangru liiklussõlme põhiprojekti koostamine jäi algse koostaja poolt lõpetamata. Täna on Transpordiamet ehituslepingus ning töövõtjale on antud

	<p>Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 15 lõike 1 punkti 1 kohaselt on maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks vajalik Kliimaministeeriumi või Vabariigi Valitsuse 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. Vabariigi Valitsus on korraldusega 03.07.2023 nr 182 „Volitus Maaametile maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks loa andmiseks ja planeeringute kooskõlastamiseks“ andnud Maaametile volituse anda lube MaaPS §-des 14 ja 15 nimetatud maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks.</p> <p>MaaPS § 14 lõike 2 kohaselt võib Vabariigi Valitsuse volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda või halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga või halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitse ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta, või tegemist on elektrituruseaduse tähenduses taastuvat energiaallikat kasutava elektrienergia tootmisel ja seonduva taristu ehitamisega.</p> <p>Projekteeritud alad kattuvad osaliselt Tallinna-Saku liivamaardlaga (registrikaart nr 109) ja Valdeku (Valdeki, Männiku) turbamaardlaga (registrikaart nr 629) ning Keskkonnaametis menetluses oleva taotletava Männiku IV liivakarjääri (taotleja Järvekivi Osühing) mäeeraldise ja selle teenindusmaaga. Lisaks külgneb projekteeritud ala Keskkonnaametis menetluses oleva taotletava Männiku IX liivakarjääri (taotleja EMG Karjäärid OÜ) mäeeraldise ja selle teenindusmaaga.</p> <p>Projekteeritud alad jäävad maardlaga kattuvos 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>Asukohaskeemi kohaselt asuvad projekteeritud alad RB maakonnaplaneeringu plaanil märgitud alal, kus on eritasandiline ristumine perspektiivse teega ja eritasandiline ristumine jalg- ja või jalgrattateega. Projekteeritud alad jäävad maardlatega ja mäeeraldisega kattuvos osas Rail Balticu trassikoridori sisse.</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, tehnilismajanduslikke näitajaid ning sotsiaalmajanduslikke tulusid 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 kasutusel oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.</p> <p>Transpordiamet edastas 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. Maa-amet palus oma 10.05.2021 kirjas nr 6-3/21/7578-2 projekteerimistingimuste andmise käigus teha koostööd projektialaga kattuvate mäeeraldiste kaevandamisloa omajaga ja kaevandamisloa taotlejatega. Märkisime oma kirjas, et 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 maavaravarude kaevandamisväärsena säilimise või maavaravarule juurdepääsu osas. Palusime projekti dokumentidele lisada AS-i Silikaat, Kiirkandur AS-i, Eesti Killustik OÜ ja EMG Karjäärid OÜ arvamused projekti lahendusele.</p>	<p>ülesandeks pooleli jäänud Kangru liiklussõlme projekt lõpetada. See ei ole endiselt lõpetatud, kuid oleme jõudnud staadiumisse kus projekti välispiirid eeldatavasti ei muutu.</p> <p>Transpordiamet on tänaseks kooskõlastanud Männiku IV liivakarjääri keskkonnamõju ajakohased taotlusmaterjalid 13.03.2024 kirjaga nr 7.1-7/24/4343-1 ning Männiku IX liivakarjääri mäeeraldise piirid 15.03.2024 kirjaga nr 7.1-7/24/23234-4.</p> <p>Loeme eeltoodud kooskõlastusi koostöö tegemiseks ning oleme seejuures avatud ka edasisele koostööle.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Edastada eeltoodud kirjad Maa-ametile tutvumiseks.</li><li>2. Lugeda, et seisukoha andja on nõus ehitusloa andmisega</li></ol>
--	--	--

		<p>Käesoleval ajal on Keskkonnaametis menetluses OÜ Järvekivi Männiku IV liivakarjääri taotlus. Järvekivi OÜ omanikud on Aktsiaselts KIIRKANDUR ja Osühing Eesti Killustik. Aktsiaselts KIIRKANDUR ja Osühing Eesti Killustik on 18.08.2023 kirjast Rail Baltic Estonia OÜ-le märkinud (tsiteerin): „Käesolevaga informeerime, et tänaseni ei ole aktsiaseltsiga KIIRKANDUR või Osühinguga Eesti Killustik võetud ühendust kaasamiseks või arvamuse avaldamiseks Rail Balticut ületavate riigiteede 15 Tallinn-Rapla-Türi km 4,2-6,65 ja 11115 Kurna–Tuhala km 0-0,8 Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ümberehitamise ehitusprojekti koostamise käigus. Ühtlasi ei ole nimetatud ehitusprojekti koostamise käigus tehtud koostööd võimalikult optimaalse lahenduse väljatöötamiseks“.</p> <p>Maa-ametile teadaolevalt ei ole siiani kokkulepet saavutatud. Ehitusloa eelnõuga kaasa tulnud jooniste georeferentsemisest nähtub, et viaduktide ja tunnelite nõlvad kattuvad Järvekivi OÜ Männiku IV liivakarjääri taotlusega.</p> <p>Eeltoodust tulenevalt nõustub Maa-amet ehitusloa andmisega Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitamiseks vastavalt põhiprojekti lahendustele tingimusel, et projekteeritud lahenduse 3 osas on saavutatud kokkulepe Keskkonnaametis menetluses olevate taotletavate mäeeraldiste taotlejatega Järvekivi OÜ-ga ja EMG Karjäärid OÜ-ga.</p> <p>Kokkuleppe puudumisel halvendavad kavandatavad tegevused olemasolevat olukorda maavaravaru kaevandamisväärsena säilimise või maavaravarule juurdepääsu osas ning lahendus on vastuolus MaaPS § 14 lõikega 2 ning RB maakonnaplaneeringus märgitud vajadusega projekteerimise käigus leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutuseloleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.</p> <p>Palume puudutatud isikutega kokkulepete saavutamisel need edastada Maa-ametile, pärast mida saab Maa-amet Kangru liiklussõlme ehitusloa eelnõu uuesti läbi vaadata.</p>	
6	<p>Keskkonnaamet                  19.02.2024                  nr                  6-2/24/2314-3</p>	<p>Esitasite Keskkonnaametile kooskõlastamiseks (ehitusseadustik § 42 lg 7 ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS) § 11 lg 2 alusel ehitusloa eelnõu ja keskkonnamõju hindamise (KMH) vajalikkuse otsuse eelnõu koos lisadega.</p> <p>Projekti eesmärk on lahendada riigi tugimaantee nr 15 Tallinn-Rapla-Türi ja riigi kõrvalmaantee 11115 Kurna-Tuhala ristumine kavandatava Rail Balticu raudteetrassiga. Ehitusloa antakse IDOM, Consulting, Engineering, Architecture S.A.U. poolt koostatud põhiprojektide alusel Kangru viadukti (BR0345), Raudalu viadukti (BR0347), Raku viadukti (BR0350), Männiku kergliiklusviadukti (BR0545) ja Männiku kergliiklustunneli (BR0547) ehitamiseks. Ehitusloa antakse ainult rajatiste ehitamiseks. Kangru liiklussõlme teede ja tehnovõrkude osas viiakse läbi eraldiseisvad ehitusloa menetlused.</p> <p>Projektidega oli võimalik tutvuda digitaalselt: <a href="https://pilv.mkm.ee/s/xjpnuecwbyf8fo">https://pilv.mkm.ee/s/xjpnuecwbyf8fo</a> KeHJS § 11 lg 10 sätestab, et kui kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala, kaitseala, hoiuala, püsielupaika või kaitstavat looduse üksikobjekti, kooskõlastab otsustaja kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise otsuse eelnõu nimetatud kaitstava loodusobjekti valitsejaga. Kuna projektalal kaitstavaid loodusobjekte ei asu, annab Keskkonnaamet KMH algatamise vajalikkuse osas arvamuse. Keskkonnaamet on seisukohal, et lähtudes kavandatavast tegevusest, teadaolevast informatsioonist ning KMH eelhindangu tulemustest (eeldusel, et kavandatava tegevuse elluviimisel järgitakse eelhindangus kirjeldatud keskkonnanõudeid) ei kaasne ehitusloaga kavandatav tegevusega eeldatavalt olulist keskkonnamõju (KeHJS § 2<sup>2</sup>) ning KMH algatamine ei ole vajalik.</p> <p>Projektalal ei asu kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ega kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis. Seega Keskkonnaameti kui kaitseala valitseja kooskõlastust vaja ei ole.</p> <p><u>Juhime tähelepanu järgnevale asjaolule, millega palume projektide elluviimisel arvestada:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. KMH eelhindangu ptk 2.3 alapeatüki „Kombineeritud altpääsud ja nende haljastus“ kohaselt: „Loomarajad peavad olema kaetud loodusliku pinnasega. Sobivad muld, liiv, peenike kruus. Teravate servadega killustik ei sobi. Pind tasandada. Loomarajale kujundada looduslik niiduala. Vahetult viadukti alla seemneid mitte külvata, aja jooksul kujuneb sinna hõre looduslik taimkate. Viadukti ümbruses päikesele ja sademetele avatud alale külvata niidutaimede</li> </ol>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. KMH eelhindang täiendatud.</li> <li>2. Töövõtjale edastatud info, et Keskkonnaamet sügiseks ja talveks kuklaste pesade teisaldamiseks luba ei väljasta ning pesad tuleb teisaldada kevadel.</li> <li>3. KMH eelhindang ja ehitusloa eelnõu täiendatud.</li> <li>4. Ehitusloale lisatud kõrvaltingimus, et kavandatava Männiku kõre ja kivisisaliku püsielupaiga territooriumil tuleb töid planeerida ja teostada vastavuses püsielupaiga kaitse-eeskirja eelnõuga.</li> <li>5. KMH eelhindang ja ehitusloa eelnõu täiendatud.</li> <li>6. KMH eelhindang ja ehitusloa eelnõu täiendatud osas, mis puudutab rajatise.</li> <li>7. Põhiprojekti seletuskiri korrigeeritud ja veebilingil materjalid uuendatud.</li> <li>8. Teadmiseks võetud ja korrigeerime tööprojektiga.</li> <li>9. Põhiprojektide seletuskirjad korrigeeritud ja veebilingil materjalid uuendatud. Viaduktide ehitamise ajal on piirkonna põhjavee tase 14-80 m sügavusel. Rajatise madalvundamendid asuvad maapinnast 6 m sügavusel. Antud asukohas on tehtud neli puurauku, kus üheski ei esinenud põhjavett.</li> <li>10. Teadmiseks võetud ja korrigeerime tööprojektiga.</li> </ol>

	<p><i>seemneid või jätta looduslikule taastumisele.</i>“ Tulenevalt kõre ja kivisisaliku elupaiganõudlusest on vajalik jätta alad, mis asuvad väljaspool tee ja viadukti nõlva, looduslikule arengule. Palume täiendada eelhinnangut ehitusloa eelnõud.</p> <p>2. Tee viadukti BR0345 seletuskirjas on kirjutatud: „<i>Kui sipelgad on tuvastatud enne ehitamist, tuleb kaitsealuste sipelgapesade (Formica spp.) hukkumise vältimiseks sipelgapesad ehitusalalt ümber paigutada. Seda tuleks teha eelistatavalt kevadel (aprillis-mais), vältides sügist ja talve, mil sipelgad talvituvad.</i>“ Kuklasi ei saa talvel-sügisel teisaldada, kuna sellega kaasneb pesade hukkumine. Palume asjaosalisi teavitada, et Keskkonnaamet sügiseks ja talveks kuklaste pesade teisaldamiseks luba ei väljasta.</p> <p>3. Juhime tähelepanu, et vastavalt kavandatava Männiku kõre ja kivisisaliku püsielupaiga kaitse-eeskirjale on püsielupaiga territooriumil biotsiidi, taimekaitsevahendi ja väetise kasutamine keelatud (<i>eelhinnangu lk 42 ja 78</i>), palume lisada vastav täpsustus KMH eelhinnangusse ja ehitusloa eelnõusse.</p> <p>4. Palume lisada ehitusloa eelnõusse täpsustus, et kavandatava Männiku kõre ja kivisisaliku püsielupaiga territooriumil tuleb töid planeerida ja teostada vastavuses püsielupaiga kaitse-eeskirja eelnõuga.</p> <p>5. Palume täiendada KMH eelhinnangu (lk 40 ja lk 78) ja tee ehitusloa eelnõu punkti 2 järgmises sõnastuses: „<i>Laoplatside asukohtade ja transpordimarsruutide valikul arvestada juttusel- kärnkonn ehk kõre sigimisveekogude ja püsielupaiga piiranguvööndi paiknemisega</i>“ ekspertiisis toodud täpsustusega. Kõre sigimistiikidele lähemal kui 300 m ei tohi ehitustegevuse käigus kavandada laoplatse ega parkida sõidukeid, ladustada pinnast või muid ehitustegevuse jääke ja teostada kooskõlastamata kaevetöid.</p> <p>6. Peame vajalikuks täiendada KMH eelhinnangut ja tee ehitusloa eelnõud lähtuvalt 30.01.2024 Transpordiameti, Kliimaministeeriumi ja Keskkonnaameti vahel toimunud arutelu kokkulepetele, nende seas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kergliiklustee asfaltkatte asendamine kruusaga ei ole ilmingimata vajalik, oluline on liikluse rahustamine; konnatõkkeid Kasteheina kergliiklusteele ei paigaldada vaid paigaldatakse konnatõkke renn viadukti juures ning lisatakse teavituse silt/plakat, et rahustada jalgratta liiklust; (ekspertiisi punkt: Kasteheina tee viadukti läänepoolsele muldel asendada kergliiklustee asfaltkatte kruusaga.)</li> <li>- Elutingimuste loomiseks ja teekonstruktsiooni püsimiseks tuleb teha Kasteheina tee nõlva alumise serva juures (Raku järve poole) liivast vall. Liivast vall võiks olla maksimaalselt pikk (jalgteega paralleelne) ja järvepoolsed nõlvad järsud. Valli kõrgus võiks olla 1,0-1,5m (detailne lahendus selgub projekteerimise käigus).(ekspertiisi punkt: Kasteheina tee viadukti läänepoolsele muldele rajada kivisisalikule sobiv haljastus.)</li> </ul> <p>7. Põhiprojekti „DPS2 KANGRU-RAPLA MAAKOND TEE VIADUKT BR0345“ seletuskirja p 4.8. esimene lause on jäänud tõlkimata eesti keelde.</p> <p>8. Põhiprojekti „DPS2 KANGRU-RAPLA MAAKOND TEE VIADUKT BR0345“ seletuskiri lk 38 ja lk 39 ja põhiprojekti „DPS2 KANGRU-RAPLA MAAKOND TEE VIADUKT BR0350“ seletuskiri lk 33 ja lk 36 ning põhiprojekti „DPS2 KANGRU-RAPLA COUNTY JALAKÄIJATE SILD BR0545“ seletuskiri lk 29, 30 mõiste „kiindumusraadius“ peaks ilmselt olema mõjuraadius või alanduslehter, alanduse ulatus.</p> <p>9. Põhiprojekti „DPS2 KANGRU-RAPLA MAAKOND TEE VIADUKT BR0345“ ja seletuskirjade „DPS2 KANGRU-RAPLA COUNTY JALAKÄIJATE SILD BR0545“ peatükkide „Mõju piirkonna põhjaveetasemele“ viimases lõigus on toodud, et põhjavee vooluhinnang ja tingimused tuleks kinnitada ehitustööde käigus. Keskkonnaamet märgib, et kehtiva veeseaduse § 187 p 12 alusel on vajalik vee erikasutuse keskkonnaluba taotleda põhjavee ümberjuhtimiseks. See tähendab, et enne vee ärajuhtimist tuleb taotleda keskkonnaluba ning loa taotlemisel peab töövõtja oskama hinnata ära juhtiva vee kogust. Seega tuleks Keskkonnaameti hinnangul põhiprojektis anda põhjavee tingimustele, kivimite veejuhtivusele ja ära juhitava vee koguste osas hinnang, lihtsustamaks ja kiirendamaks tööprotsessi.</p> <p>10. Põhiprojekti „DPS2 KANGRU-RAPLA MAAKOND TEE VIADUKT BR0345“ seletuskirja lk 43 on välja toodud, et seirata tuleks põhjavett kahe suurkaevu abil kaev PRK0000257 ja suurkaev PRK0001018 ning põhiprojekti „DPS2 KANGRU-RAPLA MAAKOND TEE VIADUKT BR0350“ seletuskirja lk 37 on seireks sobivaks peetud kaev PRK0000271 ja suurkaev PRK0001019. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et mõlema seletuskirja jooniste 10 ja 11 kohaselt on kaevud likvideeritud (lahter „staatus“) ning proovide võtmine nendest kaevudest tõenäoliselt võimalik ei ole. Ka põhiprojekti „DPS2 KANGRU-RAPLA COUNTY JALAKÄIJATE SILD BR0545“ seletuskirjas toodud kaev PK0000271 on likvideeritud.</p>	<p>11. Põhiprojektide seletuskirjad korrigeeritud ja veebilingil materjalid uuendatud.</p> <p>12. Teadmiseks võetud ja korrigeerime tööprojektiga.</p> <p>13. Täname tähelepanu juhtimast, tegu oli eksitusega. Veebilingil materjalid uuendatud.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p>1. Täiendada ja/või korrigeerida KMH eelhinnangut ning ehitusloa eelnõu vastavalt kirjas toodud märkustele nr 1, 3, 4, 5, 6</p> <p>2. Täiendada ja/või korrigeerida ehitusprojekti vastavalt kirjas toodud märkustele nr 7, 8, 9, 10, 11, 12.</p> <p>3. Teha BR0547 Männiku kergliiklustunneli seletuskiri ja üldjoonis projektmaterjalide veebilingi kaudu kättesaadavaks:  <a href="https://pilv.mkm.ee/s/xjpnuecwbyf8fO">https://pilv.mkm.ee/s/xjpnuecwbyf8fO</a></p> <p>4. Täiendada ehitusloa eelnõus toodud kõrvaltingimuse nr 2.4 (eelnõus nr 2) sõnastust, lisades sinna järgneva lasue: Kõre sigimistiikidele lähemal kui 300 m ei tohi ehitustegevuse käigus kavandada laoplatse ega parkida sõidukeid, ladustada pinnast või muid ehitustegevuse jääke ja teostada kooskõlastamata kaevetöid.</p> <p>5. Lisada ehitusloa kõrvaltingimusena järgmised punktid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2. Kangru liiklussõlme projekteerimisel ja ehitamisel vältimaks Männiku kõre ja kivisisaliku püsielupaiga ja kaitsealuste liikide kahjustamist on vajalikud meetmed:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.1. Rajada metallist kahepaiksetõkked ulukiaia alaserva. Väravate ette paigaldada kahepaikseid tõkestavad ja suunavad rennid.</li> <li>• 2.2. Kasteheina tee viadukti püsielupaiga poolsesse serva (teekattesse) paigaldada kahepaiksetõkke renn ja lisada asjakohased infotahvlid jalgrattaliikluse rahustamiseks.</li> <li>• 2.3. Elutingimuste loomiseks ja teekonstruktsiooni püsimiseks tuleb teha Kasteheina tee nõlva alumise serva juures (Raku järve poole) liivast vall. Liivast vall kavandada maksimaalselt pikk (jalgteega paralleelne) ja järvepoolsed nõlvad järsud. Valli kõrgus kavandada 1,0-1,5 m.</li> <li>• 2.7. Vastavalt kavandatava Männiku kõre ja kivisisaliku püsielupaiga kaitse-eeskirjale on püsielupaiga territooriumil biotsiidi, taimekaitsevahendi ja väetise kasutamine keelatud.</li> </ul> </li> </ul>
--	--	--

		<p>11. Põhiprojektide („DPS2 KANGRU-RAPLA MAAKOND TEE VIADUKT BR0345“ ja „DPS2 KANGRU-RAPLA MAAKOND TEE VIADUKT BR0350“ ning „DPS2 KANGRU-RAPLA COUNTY JALAKÄIJATE SILD BR0545“) seletuskirjades on pinnaja põhjaveest rääkivate alapeatükkide sisu segamini, see tähendab, et pinnavee peatüki all räägitakse nii pinna- kui ka põhjavee tingimustest. Veeseaduse § 5 ja § 7 kohaselt on pinnavesi maismaavesi, välja arvatud põhjavesi, ning siirdevesi, rannikuvesi ja keemilise seisundi hindamisel ka territoriaalmeri; põhjavesi on kogu vesi, mis asub maapinna all küllastumusvööndis ning on otseses kokkupuutes pinnase või aluspõhjaga.</p> <p>12. Põhiprojekti „JALAKÄIJATE SILD BR0545“ seletuskirja pealkirjas on jäänud tõlkimata sõna „maakond“ - „PÕHIPROJEKT DPS2 KANGRU-RAPLA COUNTY“.</p> <p>13. Puudu on seletuskiri ja joonis BR0547 Männiku kergliiklustunneli kohta.</p>	
7	<p>Kaitseministeerium</p> <p>20.02.2024 nr 12-1/24/42-2</p>	<p>Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitusloa ja KMH algatamata jätmise otsuse eelnõu kooskõlastamine.</p> <p>Transpordiamet on esitanud Kaitseministeeriumile kooskõlastamiseks Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste BR0345 Kangru viadukti, BR0347 Raudalu viadukti, BR0350 Raku viadukti, BR0545 Männiku kergliiklusviadukti ja BR0547 Männiku kergliiklustunneli ehitusloa eelnõu ning keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamata jätmise eelnõu. Projekteritud rajatised asuvad riigikaitse ehitise Männiku harjutusvälja piiranguvööndis.</p> <p>Kaitseministeerium kooskõlastab ehitusloa eelnõu ja KMH algatamata jätmise otsuse eelnõu märkusteta.</p>	<p><b>Otsus:</b> Lugeda ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>
8	<p>Tallinna Transpordiamet</p> <p>26.02.2024 nr 4.-10/24/41 - 2</p>	<p>Edastasite kooskõlastamiseks Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitusloa ja KMH algatamata jätmise otsuse eelnõu.</p> <p>Oleme seisukohal, et esitatud KMH aruanne on asjakohane ja piisav ning sisulised ettepanekud aruande täiendamiseks puuduvad.</p> <p>Ehitusloa eelnõu kooskõlastame märkusega: Kangru liiklussõlme teede ja tehnovõrkude ehituslubade menetlusse kaasata ka Tallinna linna ametid.</p>	<p><b>Põhjendus:</b> Kangru liiklussõlme teede Tallinna linna halduspiiridesse jääva osa ning Kangru liiklussõlme tehnovõrkude osas annab ehitusloa Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA).</p> <p><b>Otsus:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Edastada TTJA-le info, et Kangru liiklussõlme teede ja tehnovõrkude ehituslubade menetlusse kaasata ka Tallinna linna ametid.</li> <li>2. Lugeda, et seisukoha andja on nõus ehitusloa andmisega.</li> </ol>
9	<p>Kiili Vallavalitsus</p>	<p><i>Kiili Vallavalitsus pole tähtjaks seisukohta esitanud ega taotlenud vastamise tähtaja pikendamist.</i></p>	<p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EHS § 42 lg 9 alusel, et seisukoha andja on nõus ehitusloa andmisega.</p>



2. ARVAMUSED

2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	<p>Osaühing Eesti Killustik Järvekivi Osaühing aktsiaselts KIIRKANDUR (ühispöördumine)</p> <p>19.02.2024 nr 8-1/21-024/2094-4 (TRAM dokumendiregistris)</p>	<p>Transpordiamet edastas oma 06.02.2024 kirjaga nr 8-1/21-024/2094-1 Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitamise ehitusloa eelnõu ning tee ehitusloa andmise ja KMH algatamata jätmise korralduse eelnõu menetlusosalistele arvamuse avaldamiseks. Seisukohad palusite esitada hiljemalt 19.02.2024. Käesolevaga anname teada, et eelpool nimetatud eelnõudega on tutvunud ning alljärgnevalt esitame mõned asjakohased tähelepanekud ja oma seisukoha koos ettepanekutega koostöö osas, et ehitusloa menetlus saaks lõppeda ehitusloa väljastamisega.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tee ehitusloa andmise ja KMH algatamata jätmise korralduse eelnõu asjaolude peatükis on välja toodud, et projekteerimistingimused Rail Balticut ületavate riigiteede 15 Tallinn–Rapla–Türi km 4,2-6,65 ja 11115 Kurna–Tuhala km 0-0,8 Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks (edaspidi projekteerimistingimused) on antud Transpordiameti 22.06.2023 korraldusega nr 1.1-3/21/258. Juhime tähelepanu, et nimetatud projekteerimistingimused väljastati Transpordiameti poolt 22.06.2021 korraldusega nr 1.1-3/21/258.</li> <li>2. Tee ehitusloa andmise ja KMH algatamata jätmise korralduse eelnõu asjaolude peatükis on välja toodud, et Transpordiamet ei ole ehitusloa menetluse käigus tuvastanud ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 44 kohaseid ehitusloa andmisest keeldumise aluseid. EhS § 44 kohaselt on üheks ehitusloa andmisest keeldumise aluseks asjaolu, kui kavandatav ehitus ei vasta detailplaneeringule, projekteerimistingimustele, riigi või kohaliku omavalitsuse eriplaneeringule, ehitisele või ehitamisele esitatavatele nõuetele või muudele avalik-õiguslikele kitsendustele.</li> </ol> <p>Transpordiameti poolt 22.06.2021 korraldusega nr 1.1-3/21/258 väljastatud projekteerimistingimustest üheks on järgnev: „5.8.3. Arvestada Transpordiameti otsustega, mis on esitatud korralduse „Projekteerimistingimuste andmine Rail Balticut ületavate riigiteede 15 Tallinn–Rapla–Türi km 4,2-6,65 ja 11115 Kurna–Tuhala km 0-0,8 Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks“ lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“.“</p> <p>Eelnevalt nimetatud projekteerimistingimuste andmise 22.06.2021 korralduse nr 1.1-3/21/258 lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 5 on välja toodud Maa-ameti tingimuslik seisukoht. Tsiteerime järgnevalt: „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 ehitusteatist 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. MaaPS § 14 lõike 2 kohaselt võib ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavarade kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda või halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga või halvendab maavarade kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitse ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta. [– –]</p> <p>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 maavaravarude 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><b>Põhjendus:</b></p> <p>Täname põhjaliku ülevaate eest. Selgitame, et viivitus kooskõlastamisel on ennekõike tingitud asjaolust, et Kangru liiklussõlme põhiprojekti koostamine jäi algse koostaja poolt lõpetamata. Täna on Transpordiamet ehituslepingus ning töövõtjale on antud ülesandeks pooleli jäänud Kangru liiklussõlme projekt lõpetada. See ei ole endiselt lõpetatud, kuid oleme jõudnud staadiumisse kus projekti välispiirid eeldatavasti ei muutu.</p> <p>Transpordiamet on läbi vaadanud kirja lisas 1 toodud Männiku IV liivakarjääri keskkonnaloa ajakohased taotlusmaterjalid ning need 13.03.2024 nr 7.1-7/24/4343-1 kirjaga kooskõlastanud. Loeme eeltoodud kooskõlastust koostöö tegemiseks ning oleme seejuures avatud ka edasisele koostööle.</p> <p><b>Otsus:</b></p> <p>Arvestada ettepanekuga teha koostööd kaevandusloa taotlejaga.</p>

		<p>Maa-ameti esitatud arvamuse osas on teinud Transpordiamet kui pädev asutus järgmise põhjenduse ja otsuse:  <i>„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. Otsus: Arvamusega arvestada osaliselt. Kaevandamisloa omajate ja kaevandamisloa taotlejatega tehakse koostööd projekteerimise protsessi käigus.“</i></p> <p>Juhime tähelepanu, et Männiku IV liivakarjääri osas pole ei Transpordiamet kui projekteerimistingimuste ja ehitusloa väljastaja ega vastava ehitusprojekti koostaja Männiku IV liivakarjääri maavara kaevandamisloa taotlejaga tänaseks veel ühendust võtnud ja koostööd võimalikult optimaalse lahenduse väljatöötamiseks teinud. Küll aga oleme ise taotlejatena korduvalt püüdnud algatada koostöö tegemist ja juhtinud kõnealusele tingimusele tähelepanu ning saanud Transpordiametilt näitena lisast 2 leitava vastuse, mida ei saa kuidagi nimetada koostöö tegemiseks maavara kaevandamise keskkonnanaloo taotlejatega. Tuginedes eelnevalt väljatoodud asjaoludele eksisteerib seega veel täna alus ehitusloa andmisest keeldumisele.</p> <p>3. Männiku IV liivakarjääri maavara kaevandamise keskkonnanaloo taotlejatena kinnitame, et koostöövalmidus on meie poolt jätkuvalt olemas leidmaks lahenduse tänaseks tekitatud olukorrale. Leiame, et väheoluline ei ole ka maavara optimaalne ja säästlik kasutamine ehitusloa realiseerimisel. Maavara kaevandamine suurte ehitusobjektide asukohas ja nendega samal ajal vähendab oluliselt mõlema ehitusobjekti keskkonnamõju ja on kooskõlas jätkusuutliku keskkonnapoliitikaga. Seda just eriti olukorras, kus täna on nähtav oht osa maavaravaru ligipääsu täielikuks äralõikamiseks. Keskkonda aitab siinjuures eelkõige säästa kokkuvõttes materjalide transpordilt ning tegevuse kontsentreerimine lühemasse ajaaknasse.</p> <p>Olenemata asjaolust, et keskkonnanaloo taotlejatega ei ole tegevust kooskõlastatud oleme omalt poolt juba korduvalt taotletava Männiku IV liivakarjääri mäeeraldise ja selle teenindusmaa piire korrigeerinud selliselt, et võimalik oleks nii tee ehitus kui ka kaevandamine, seda oluliselt vähendatud mahus. Käesoleva kirja lisana 1 oleme kaasa pannud kõnealuse Männiku IV liivakarjääri keskkonnanaloo ajakohased taotlusmaterjalid. Palume lisas 1 olevate taotlusmaterjalidega tutvuda ning need kooskõlastada.</p> <p>Ühtlasi lahendamaks ehitusloa menetluses tekkinud olukorda (koostöö tegemine taotlejatega) teeme ettepaneku leida optimaalseim lahendus Männiku IV liivakarjääri alalt väljaveoteeks arvestades rajatavaid ehitusobjekte - Männiku kergliiklusviadukt, Männiku kergliiklustunnel, Raku viadukt. Meiepoolne ettepanek on leida võimalused ja leppida kokku kasutuskord tulevaste rajatavate ehitusobjektide juurdepääsu- ja hilisemate hooldusteede kasutamiseks, et tagatud saaks väljaveotee Männiku IV liivakarjäärist klientide objektidele. Sobivaima lahenduseni jõudmiseks ja optimaalse ajakasutuse huvides oleks mõistlik võimalikke variante arutada ühise laua taga.</p> <p>Kinnitame veelkord, et oleme jätkuvalt valmis koostööks, et leida optimaalseim lahendus maavara ressursitõhusaks kasutamiseks ehitusprojektide elluviimisel ja Männiku IV liivakarjääri maavara kaevandamise keskkonnanaloo taotluse menetluse lahendamiseks, kuid hetke seisuga on meie hinnangul vastuolu projekteerimistingimustega ja täitmata ehitusloa väljastamise üks eeldusi - Maa-ameti nõue ning maardlaosa kasutusse võtmine põhjendamatult suurel pindalal takistatud.</p>	
2	<p>EMG Karjäärid OÜ</p> <p>19.02.2024 nr 3-1/16-24-1</p>	<p>Esitasite meile ehitusseadustiku § 42 lg 7 alusel kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitusloa eelnõu. Käesolevaga saadame omapoolse arvamuse, kuna kõnealusel Kangru viadukti projektilahenduse teekaitsevõõndil võib olla puutumus EMG Karjäärid OÜ poolt taotletava Männiku IX liivakarjääri kaevandamise keskkonnanaloo taotlusega, mistõttu keskkonnanalool puudub seni kokkuleppe/kooskõlastus Transpordiametiga. Peagi saab kolm aastat, kui viidatud keskkonnanaloo menetlus on selle kooskõlastuse puudumise taga oodanud ja toome välja mõned pidepunktid seni toimunud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 21.04.2021 saatis Transpordiamet kirja, et valminud on Kangru liiklussõlme plaan ja esitatud Männiku IX liivakarjääri maavara kaevandamise loa taotlus omab puutumust kavandatava Kangru liiklussõlmega. Transpordiamet palus Männiku IX liivakarjääri maavara kaevandamise loa taotluse materjalid korrigeerida ja esitada uuesti kooskõlastamiseks.</li> <li>- 26.05.2021 esitas Keskkonnaamet Transpordiametile kooskõlastamiseks EMG Karjäärid OÜ poolt korrigeeritud kaevandamise keskkonnanaloo taotluse.</li> </ul>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Täname põhjaliku ülevaate eest. Selgitame, et viivitus kooskõlastamisel on ennekõike tingitud asjaolust, et Kangru liiklussõlme põhiprojekti koostamine jäi algse koostaja poolt lõpetamata. Täna on Transpordiamet ehituslepingus ning töövõtjale on antud ülesandeks pooleli jäänud Kangru liiklussõlme projekt lõpetada. See ei ole endiselt lõpetatud, kuid oleme jõudnud staadiumisse kus projekti välispiirid eeldatavasti ei muutu.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 07.06.2021 saatis Transpordiamet kirja, milles tõi välja, et Transpordiamet annab oma seisukoha Männiku IX liivakarjääri maavara kaevandamise loa taotlusele peale Kangru liiklussõlme põhiprojekti valmimist. Muuhulgas tegi Transpordiamet projekteeerijale ülesandeks projekti koostamise käigus kontakteeruda EMG Karjäärid OÜ-ga kaevandamisloa piiride määramiseks.</li> <li>- 03.05.2022 saatis Skepast&amp;Puhkim OÜ meile arvamus avaldamiseks Rail Baltic raudtee ja Kangru sõlmes olevate maanteed, Tallinn-Rapla ja Kurna-Tuhala, projektlahenduse. See ei erinenud taotletava mäeeraldise ja selle teenindusmaa asukohas varem esitatust, mille järgi oli korrigeeritud ka loa taotluse piire ning see lahendus sai kooskõlastatud.</li> <li>- 08.12.2023 saatis Transpordiamet kirja, milles tõi välja, et Transpordiamet on seisukohal, et Kangru liiklussõlmega külgnevatel aladel tekivad eeldused maavara kaevandamise loa väljastamiseks peale liiklussõlme valmimist. Ühtlasi paluti esitada Rail Baltic Estoniale-le, Männiku IX kaeveloa taotluse materjalid .dwg formaadis. Joonis sai palutud aadressile EMG Karjäärid OÜ geoloogiainseneri poolt esitatud.</li> <li>- 15.12.2023 andis EMG Karjäärid OÜ oma e-kirjaga teada, et ei nõustu seisukohaga, et maavara kaevandamisloa väljastamise eeldused tekivad alles peale liiklussõlme valmimist. Meie hinnangul on Transpordiameti kooskõlastuse andmiseks vaja teada viimast kinnitatud projektlahendust ja sellest tulenevat teekaitsevööndit, misjärel on võimalik keskkonnanaloga taotluse piire korrigeerida selliselt, et puutumust vööndiga ei oleks, misjärel puuduks ka alus kooskõlastuse mitteandmiseks. Pärast seda kirja ei ole meile Transpordiameti poolt enam vastatud. – 06.02.2024 saatis Transpordiamet meile kooskõlastamiseks Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatise ehitusprojekti eelnõu kooskõlastamiseks.</li> <li>- 07.02.2024 küsis EMG Karjäärid OÜ kooskõlastuse või arvamuse küsimise kirjas toodud kontaktidelt uuesti töödeldavaid faile, et oleks võimalik hinnata taotletava liivakarjääri paiknemist võimaliku projektlahenduse suhtes, vajadusel piire korrigeerides, et oleks võimalik selle alusel ka keskkonnanaloga taotlus lõpuks Transpordiametiga kooskõlastada ning, et saaksime selle alusel ka oma arvamust liiklussõlme eelnõude jms dokumentide suhtes avaldada.</li> <li>- 12.04.2024 vastas Transpordiamet, et praegusel hetkel pole Transpordiametil võimalik projekti edastada.</li> </ul> <p>Oleme juba ligi kolm aastat oodanud ning soovinud Transpordiametiga teha koostööd selliselt, et meie Männiku IX liivakarjääri keskkonnanaloga taotlusel puuduks konflikt kavandatud liiklussõlme projektlahendusega ja see oleks võimalik Transpordiametil seejärel kooskõlastada. Meie koostöösoov on jätkuv, kuid kuna eeltoodud põhjusel puudub täna võimalus kontrollida taotletava liivakarjääri piire ja nende paiknemist projektlahendusega kavandatud teekaitsevööndi suhtes, siis saame anda oma arvamuse pärast lõpliku projektlahenduse töödeldavate failide meile esitamist (siis kui need on olemas ja on võimalik meile saata). Pärast seda saame vajadusel täiendavalt korrigeerida taotletava keskkonnanaloga piire, misjärel loodame jõuda ka meie esitatud taotluse Transpordiameti poolse kooskõlastuseni. Seejärel tekivad eeldused meiepoolse arvamuse kujundamiseks liiklussõlme ehitusega seotud eelnõude jms dokumentide suhtes.</p>	<p>Transpordiamet on jaganud 08.03.2024 e-kirjaga liiklussõlme projekti ajakohaseid piire ning 14.03.2024 esitati Transpordiametile korrigeeritud piiridega mäeeraldise plaani, mille Transpordiamet 15.03.2024 kirjaga nr 7.1-7/24/23234-4 kooskõlastas. Loome eeltoodud kooskõlastust koostöö tegemiseks ning oleme seejuures avatud ka edasisele koostööle.</p> <p><b>Otsus:</b> Arvestada ettepanekuga teha koostööd kaevandusloa taotlejaga.</p>
3	Rail Baltic Estonia OÜ	<i>Rail Baltic Estonia OÜ pole tähtajaks seisukohta esitanud ega taotlenud vastamise tähtaja pikendamist.</i>	<p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 42 lg 9 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa osas arvamust avaldada.</p>
4	Riigimetsa Majandamise Keskus	<i>Riigimetsa Majandamise Keskus pole tähtajaks seisukohta esitanud ega taotlenud vastamise tähtaja pikendamist.</i>	<p><b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 42 lg 9 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa osas arvamust avaldada.</p>

\* 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).