



TRANSPORDIAMET

KORRALDUS

Tee ehitusloa andmine riigitee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 103,5-108,5 Halinga-Kangru lõigul 2+2 sõidurajaga maantee ehitamiseks

Transpordiamet algatas tee ehitusloa andmise riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 103,5-108,5 Halinga-Kangru lõigu ehitamiseks ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 101 lõike 2 ja 3 alusel.

Lähtudes liiklusseaduse § 1¹ lõikest 6, võib teehoiukavas oleva riigitee ehitamise raames ehitada osaliselt teed, mis ei kuulu riigile, kui see on ette nähtud ehitusprojekti ja vajalik tulenevalt ehituse või korrashoiu tehnoloogiast või teedevõrgu terviklikkuse tagamisest avalikes huvides.

1. ASJAOLUD

Transpordiameti 14.11.2024 korraldusega nr 1.1-3/24/845 on antud projekteerimistingimused riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 98,4-108,5 asuva Libatse–Are lõigu ehitamise põhiprojekti koostamiseks. Menetluse kaasatud asutused ja isikud on toodud viidatud korralduses.

Tee ehitusloa menetluse esemeks olev riigitee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 103,5-108,5 asuv Halinga-Kangru lõik paikneb Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Tarva, Loomse, Halinga, Kangru, Parisselja ja Eavere külades.

Tee ehitustööd toimuvad vastavalt Skepast&Puhkim OÜ tööle nr 2017-0074-3 „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 98,4-108,5 Libatse–Are lõik“. Projekti asendiplaani joonised ja seletuskiri on kuni 31.12.2027 nähtavad lingilt: <https://pilv.transpordiamet.ee/s/T02XrKQuTUzzGfE>.

Ehitusluba antakse riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 103,5-108,5 Halinga-Kangru lõigule, mis on üks osa põhiprojektiga „Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 98,4-108,5 Libatse–Are lõik“ kavandatud tegevusest.

Projekti eesmärk on Põhja-Pärnumaa vallas asuva olemasoleva 1+1 sõidurajaga maanteelõigu liikluslahenduse vastavusse viimine teemaplaneeringuga kavandatud I klassi maanteele, kiirusrežiimiga 120 km/h ning liiklusohutuse taseme tõstmine. Libatse–Are lõigu rekonstrueerimine, mis sisaldab uute teerajatiste, kogujateede ja kergliiklusteede rajamist, tee katendi ning muldkeha remonti (sh olemasolevad ristmikud, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendite asendamine jmt), et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada katendi kandevõimet.

Põhiprojektis on projekteeritud Kangru ökodukt laiusega keskosas 60 m ja nelja avaga (st 2 ava põhimaanteele ja 2 ava kogujateedele). Tulenevalt vajadusest vähendada rajatise ehitusmaksumust hindas Transpordiamet võimalust vähendada ökodukti laiust 50 meetrile keskosas ning jätta ära üks juurdepääsutee tarbeks kavandatud ökodukti ava. Võimaliku ehitusprojekti muudatusega kavandatavate tegevuste kohta tellis Transpordiamet ulukimeetme eksperthinnangu. Ekspert jõudis hinnangus järeldusele, et muudatused on teostatavad järgmistel tingimustel:

- 50 m laiune ökodukt sobib teeületuseks kõigile sihtliikidele (põder jt suursõralised, suurkiskjad) ning tagab loomade vaba liikumise rohevõrgustiku tugialade vahel, kui on järgitud ka nõuetele vastavat laiuse ja pikkuse suhet ($>0,8$, st ökodukti pikkus ehk maantee laius max 64 m);
- Juurdepääsutee asukohavalikul kaasata kahepaiksete ekspert.
- Juurdepääsuteed ei tohi piirata tara või mõne muu piirdega, mis takistaks loomade vaba liikumist, sh ei tohi kasutada teedel äärekive vms, mis muudaksid teele ligipääsu raskendatuks või võimatuks selgrootutele, pisiimetajatele, kahepaiksetele ja roomajatele.
- Juurdepääsutee on ümbritseva maapinnaga võimalikult samal tasandil (madala muldega). Sügavad teekraavid ja järsud teevallid takistavad väikeulukite ja suurulukite liikumist.
- Juurdepääsutee peab olema võimalikult kitsas.
- Juurdepääsutee projekteerida ökodukti juures 100m ulatuses kruuskattega.
- Sõidukite ja ulukite kokkupõrke riski alandamiseks on vajalik rakendada samaaegselt mitmeid liiklust rahustavaid meetmeid:
 - Paigaldada hoiatavad märgid. Seejuures ei piisa tavapärasest „Loomad teel“ liiklusemärgiks, vaid liiklejat tuleb informeerida ka sellest, et ta paikneb ökodukti suudmealal, kus ulukite ootamatu ilmumine teele on suurema tõenäosusega.
 - Kehtestada ökodukti suudmealal kiiruspiirang 30-50 km/h.
- Samaaegselt liiklusemärgidega rakendada lisameetmeid (nt liikluskünnised) liikluskiiruse alandamiseks. Liiklusest tekkiva häiringu minimeerimine:
 - Lisaks aitab häiringut (müra) minimeerida kiiruspiirangute seadmine.
 - Sõidukite tuledest tingitud häiringut ei saa leevendada valgust varjava taraga vms, mis piiraks ka loomade liikumist, küll aga saab tee asukohta planeerida selle järgi, et seal liikuvate sõidukite tulede valgusvihud ei sihiks ökodukti suunas ning ei häiriks seeläbi parasjagu ökodukti ületavaid ulukeid. Samuti saab jätta ökodukti ja juurdepääsutee vahele haljastust, mis ei piiraks loomade liikumist, kuid varjaks vähemalt osaliselt ökoduktilt lähenevate loomade eest juurdepääsuteel toimuvat liiklust.
- Juurdepääsutee ei tohi olla valgustatud.
- Juurdepääsutee kavandamisel tuleb loomade häirimise minimeerimiseks vältida selliseid lahendusi, mis soodustaksid teelt inimeste ligipääsu ökoduktile, eelkõige ei tohi olla head ligipääsu mootorsõidukiga.
- Muu inimekkelise häiringu minimeerimine:
 - Ökodukti suudmealale paigutada informeerivad tahvlid ja inimeste liikumist ökoduktile keelavad sildid. Infotahvritel saab välja tuua, et piirkonnas liigub ulukeid tavapärasest sagedamini ning seega on vajalik ökodukti suudmealal hoida lemmikloomad rihma otsas ning inimestele liiklemiseks mõeldud teelt mujale mitte ekselda.
- Ökodukti ees oleva juurdepääsutee hooldusel ei tohiks kasutada keskkonda kahjustavaid aineid (taimemürke, soola). Mürarikkad ja/või rasketehnikat vajavad teehooldustööd ajastada nii, et häiringu mõju oleks võimalikult väike – väljaspool lindude pesitsusaega ja kahepaiksete sigimishooaega (kui ränne toimub üle juurdepääsutee). Tee tolmamise vältimiseks (kruusatee puhul) kasutada võimalikult loodussõbralikke viise.
- Ökodukti toimivuse tagamiseks ei tohi juurdepääsutee servi suures ulatuses niita, ega võsa eemaldada, üle tee ulatuvate puude võrasid ei tohi kärpida (peavad jääma liikumisrajad arboreaalsele loomadele). Juurdepääsutee teepervede hooldamine on mõttekas läbi arutada ökodukti haljastuse hoolduse eest vastutava spetsialistiga. Tuleb leida tasakaal

vahetu teeümbruse avatuse (hea nähtavus) ning loomadele turvaliste (piisavalt varjet) liikumisvõimaluste säilimise vahel.

Transpordiamet peab ekspertiisi alusel ökoduktide mõõtmete vähendamist võimalikuks ja põhjendatuks ning seab eesmärgi rajada Kangru ökodukti 50 m laiusega keskosas (ulukitele kasutatav osa) ja 3 avaga. Eelnevat arvesse võttes seab Transpordiamet ehitusloa kõrvaltingimuseks rajada Kangru ökodukt 50 m laiusena ja 3 avaga.

KMH aruandes on märgitud, et ol.oleva raudtee viadukti saab kavandada nn rohesillaks, mis sobiks väikeulukitele, kuid ei tagaks suurulukite liikumist. Projektiga on kavandatud lammutada riigitee 4 km 104,05 asuv kitsarööpmelise raudtee viadukt. Lammutamine on vajalik, kuna põhitee koos kogujateede, tehnovõrkude ja ulukitaradega ei mahu tänasest viadukti alusest laiusgabariidist läbi. Projektlahenduse mahutamiseks on vajalik on lammutada vahesambad ja kaldasammaste koonused. Täiendavalt on lammutamise kasuks ka asjaolu, et tegemist on ca 50 aastat vana rajatisega, mis pole aastakümneid saanud vajalikku hooldust. Väikeulukite liikumiseks on olemas väikeulukitunnel km 104,9 ning lisaks on väikeulukitel võimalik kasutada ka Halinga jalgteetunnelit ning Tarva tunnelit asukohtadega km 103,3 ja km 104,6.

2. MENETLUSE KÄIK

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 9 kohaselt on otsustaja tegevusloa andja, vastavalt EhS § 101 lõikele 2 annab riigitee ehitamiseks ehitusloa Transpordiamet. Seega on Transpordiamet otsustajaks KeHJS tähenduses.

Käesolev ehitusloa antakse riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 103,5-108,5 Halinga-Kangru lõigule, mis on üks osa põhiprojektiga „Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 98,4-108,5 Libatse-Are lõik“ kavandatud tegevusest.

Transpordiamet otsustab keskkonnamõju hindamise algatamise vajaduse vastavalt EhS § 42 lõikele 2. Põhimaantee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee (E67) km 98,4-108,5 Libatse-Are lõigule I klassi maantee põhiprojektiga kavandatav üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee rajamine on KeHJS § 6 lõike 1 punkti 13 alusel olulise keskkonnamõjuga tegevus. KeHJS § 11 lõike 3 kohaselt algatatakse § lõikes 1 nimetatud tegevuste korral kavandatava tegevuse KMH selle vajadust põhjendamata.

Tuginedes eeltoodule, algatati Maanteeameti¹ keskkonnatalituse juhataja 29.11.2019 otsusega nr 15 7/19/500 põhimaantee nr 4 (E67) Tallinna–Pärnu–Ikla km 99,0-120,6 Libatse-Nurme lõigu põhiprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamine (KMH)².

Riigitee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 98,4-108,5 asuva Libatse-Are lõigu ehitamise põhiprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju on hinnatud KMH aruandes (Skepast&Puhkim OÜ töö nr 2017-0074 „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 98,0–120,6 Libatse–Nurme lõigu põhiprojekti keskkonnamõju hindamine“), mis tunnistati nõuetele vastavaks Transpordiameti keskkonnakorralduse juhi 13.01.2023 otsusega nr 1.1 2/23/5³.

¹ 1.jaanuarist 2021 moodustus Veeteede Ameti, Maanteeameti ja Lennuameti liitmisel Transpordiamet Vabariigi Valitsuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse alusel (Lennuameti, Maanteeameti ja Veeteede Ameti ühendamine), RT I, 10.12.2020, 1.

² https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2022-04/keskkonnamoju_hindamise_algamine_0.pdf

³ <https://www.transpordiamet.ee/pohimaantee-nr-4-e67-tallinn-parnu-ikla-km-990-1206-libatse-nurme-loigu-pohiprojektiga-2>

Võttes aluseks KeHJS § 24 lõiked 1 ja 1⁵, lähtub Transpordiamet ehitusloaga kõrvaltingimuste seadmisel KMH aruandest, aruande lõppjäreldest ja keskkonnameetmetest. KMH aruandest tulenevad keskkonnameetmed on kantud käesoleva korralduse lisaks 1 olevale ehitusloale.

Vastavalt EhS § 42 lõikele 7 esitab pädev asutus ehitusloa eelnõu vajaduse korral kooskõlastamiseks asutusele, kelle õigusaktist tulenev pädevus on seotud ehitusloa taotluse esemega ja arvamuse avaldamiseks asutusele või isikule, kelle õigusi või huve võib ehitise või ehitamine puudutada.

Kavandatava ehitisega seonduvaid küsimusi on arutatud nii KMH menetluses kui ka projekteerimistingimuste menetluses. Menetluste käigus väljendatud seisukohti on projekteerimisel arvestatud või põhjendatud arvestamata jätmist. Projekteerimistingimused viidi läbi selge ja üheselt arusaadava riigitee plaanilahendusega. Punktis 1 kirjeldatud muudatustest tulenevalt on ehitusloa eelnõu täiendavalt kooskõlastatud asutustega, kelle õigusaktist tulenev pädevus on seotud ehitusloa taotluse esemega ja saadatud arvamuse avaldamiseks isikutele, keda ehitusloa kõrvaltingimuste alusel tehtavad muudatused puudutavad. Korralduse lisas 3 on ehitusloa menetluse käigus esitatud arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel, mis sisaldab EhS § 42 lõike 8 kohaselt esitatud märkusi ning Transpordiameti otsuseid ja selgitusi märkustega arvestamise kohta. Täiendavat kaasamist ei tehtud asutuste ja maaomanike osas, keda muudatused ei puuduta.

Seoses kavandatava tee laiendamisega 2+2 projektlahendusega maanteeks on selgunud vajadus omandada maad riigiteega piirnevatest kinnisasjadest. Sellest lähtuvalt on projekti koostamise käigus koostatud krundijaotuskavad, maaomanikele on tutvustatud ja selgitatud projektlahendust, käimas on kinnisasjade omandamise protsess vajaliku teemaa ulatuses. Seega on tee ehitusest puudutatud isikud olnud mitmel korral kaasatud enne ehitusloa andmist ning puudub vajadus täiendavaks arvamuse küsimiseks ehitusloa menetluses. Arvestades, et käesolevaks ajaks ei ole kõigi kinnisasjade osas maade omandamine lõpuni viidud, seatakse ehitusloale kõrvaltingimus, et enne ehitustöödega alustamist väljaspool riigitee alust maad peab olema sõlmitud kinnisasja omanikuga kokkulepe ehitustööde teostamiseks või ehituseks vajaliku maa omandamiseks.

Tee ehitusloa aluseks oleva teeprojekti on kooskõlastanud Maa-amet (20.12.2023 kiri nr 6-3/23/17667-2), Muinsuskaitseamet (12.01.2024 e-kirjaga); Põllumajandus- ja Toiduamet (14.11.2023 kiri nr 6.2-2/48385), Pärnumaa Ühistranspordikeskus (08.12.2023 e-kirjaga) Elektrilevi OÜ (projekti kooskõlastus nr 9285408651), Telia Eesti AS (kooskõlastus nr 39064125); Elering AS (kooskõlastus nr 12-9/2023/635) ja ELA SA (kooskõlastus nr KK2441). Transpordiamet ei ole tuvastanud EhS § 44 kohaseid ehitusloa andmisest keeldumise aluseid ega ehitusloa kehtivuseks pikema tähtaja sätestamiseks vastavalt EhS § 45 lõikele 1. Eelnevat menetluskäiku kokku võttes on võimalik anda tee ehitusloa riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 98,4-103,5 Libatse–Halinga lõigu ehitamisega seotud ja projekteerimistingimuste menetlusesse kaasatud isikute õigusi või huve märkimisväärselt riivamata.

3. ÕIGUSLIKUD ALUSED

Eeltoodust lähtudes ning võttes aluseks EhS § 38 lõike 1, § 42 lõike 2, EhS § 101 lõiked 2 ja 3, liikluseaduse § 1¹ lõike 6, majandus- ja taristuministri 03.12.2020 määruse nr 82 „Transpordiameti põhimäärus“ § 10 lõike 3 punkti 1, KeHJS § 3 lõike 1 punkti 1, § 6 lõike 2 punkti 10, § 9, § 11 lõiked 2, 2², 2³, 4, 8, 8¹ ja 9, § 12 lõike 1¹ punkti 2 ja § 24 lõiked 1 ja 1⁵, otsustab Transpordiamet:

4. OTSUS

1. Anda tee ehitusloa riigitee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee km 103,5-108,5 Halinga-Kangru lõigul 2+2 sõidurajaga maantee ehitamiseks vastavalt korralduse lisale 1.

2. Täita kavandatava tegevuse elluviimisel kõiki korralduse lisas 1 oleva ehitusloa kõrvaltingimustes esitatud keskkonnanõudeid.
3. Määrata ehitamisel keskkonnanõuete täitmise eest vastutavaks Transpordiameti teehoiuteenistuse lääne osakonna ehituse üksus.
4. Edastada tee ehitusloa andmise korraldus koos lisadega 14 päeva jooksul menetlusse kaasatud asutustele ja isikutele ning avaldada Transpordiameti kodulehel.

5. KORRALDUSE LISADE LOETELU

Korralduse juurde kuuluvad järgnevad lisad:

1. Tee ehitusluba;
2. Riigitee 4 Tallinna-Pärnu-Ikla tee Libatse–Nurme teelõigu ehitusprojekti muudatuste ulukimeetme eksperthinnang.
3. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

6. RAKENDUSSÄTTED

Korralduse peale võib esitada Transpordiametile (Valge 4, 11413 Tallinn) vaide haldusmenetluse seaduses sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korraldusest teadasaamise päevast või päevast, millal oleks pidanud korraldusest teada saada või esitada kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seaduses sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavakstegemisest.

(allkirjastatud digitaalselt)

Kristjan Reimets

projektijuht

planeerimise osakonna projekteerimise üksus