

RAPLAMA A MAAKONNAPLANEERINGUT TÄPSUSTAVA TEEMAPLANEERINGU „PÕHIMAANTEE NR 4 (E 67) TALLINN-PÄRNU-IKLA (ViaBaltica) TRASSI ASUKOHA TÄPSUSTAMINE KM 44,0-92“ KOOSKÕLASTUSTE KOONDTABEL

	Kooskõlastaja, kirja nr (Rapla maavalitsuse poolt saadetud kiri ja vastuskiri kooskõlastajalt)	Kooskõlastus/tingimused	Arvestamine maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus; märkused
1.	Märjamaa vald 24.10.2011 nr 5-1/1421; Märjamaa Vallavolikogu 15.11.2011 otsus nr 134	Kooskõlastab tingimusteta	
2.	Vigala vald 24.10.2011 nr 5-1/1421; Vigala Vallavolikogu kiri 06.12.2011 nr 7-1.1/377-1	Kooskõlastab trassialternatiivid 5D ja 6C. Ettepanekud täiendada seletuskirja: 1. lisada planeeringusse riigipoolne kohustus trassikoridori alla ja ka otsesesse mõjutsooni jäävate ja seega võõrandamisele kuuluvate kinnistute (maa ja ehitiste) kompenseerimise mehhanismi välja töötamiseks 2. määrata planeeringus trassikoridori jäävate ehitiste tee ehitamiseelse riigipoolse tehnilise ekspertiisi kohustus, et vajadusel hilisemalt täpsustada tee ehitamisaegse ja uue tee eksploatatsioonist tekkinud mõjude suurus ja ulatus	Loetakse kooskõlastatuks PlanS § 17 lõike 4 järgi kogu planeeringulahenduse osas: Kui kooskõlastamisel ei viidata vastuolule seaduse või seaduse alusel kehtestatud õigusakti või kehtestatud planeeringuga, loetakse planeering kooskõlastatuks, vaatamata planeeringu kohta esitatud teistele ettepanekutele ja vastuväidetele.
3.	Kehtna vald 24.10.2011 nr 5-1/1408; Kehtna Vallavalitsuse 22.11.2011 korraldus nr 371	Kooskõlastab tingimusteta	

4.	Kohila vald 24.10.2011 nr 5-1/1408	Loetakse kooskõlastatuks	PlanS § 17 lõige 5: Kui kooskõlastuse taotlusele ei ole kooskõlastaja vastanud ühe kuu jooksul taotluse kättesaamise päevast arvates, arvestab planeeringu koostaja, et kooskõlastajal ei ole planeeringu kohta ettepanekuid ega vastuväiteid.
5.	Raikküla vald 24.10.2011 nr 5-1/1408	Loetakse kooskõlastatuks	
6.	Rapla vald 24.10.2011 nr 5-1/1408	Loetakse kooskõlastatuks	
7.	Harju Maavalitsus 24.10.2011 nr 5-1/1382; Harju Maavalitsuse 16.11.2011 kiri nr 9- 2/4407-2	Kooskõlastab tingimusteta	
8.	Järva Maavalitsus 24.10.2011 nr 5-1/1422; Järva Maavalitsuse 25.11.2011 kiri nr 9- 2/1951	Kooskõlastab tingimusteta	
9.	Lääne Maavalitsus 24.10.2011 nr 5-1/1422; Lääne maavalitsuse 21.11.2011 kiri nr LMV 12-2/1866	Kooskõlastab tingimusteta	
10.	Pärnu Maavalitsus 24.10.2011 nr 5-1/1422; Pärnu maavalitsuse 10.11.2011 kiri nr 9- 7/2416	Kooskõlastab tingimusteta	
11.	Muinsuskaitseamet Rapla Maavalitsus 24.10.2011 nr 5-1/1420; Muinsuskaitseamet 24.11.2011 nr 1.1-7/3294- 1	Kooskõlastab tingimusteta	

<p>12.</p>	<p>Keskkonnaamet 24.10.2011 nr 5-1/1423; Mittekooskõlastav kiri: 24.11.2011 nr HJR 6-5/11/32283-2 Kooskõlastav kiri: 11.06.2012 nr HJR 6-5/12/143-4</p>	<p>Ei kooskõlasta. Esitab märkused ja ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. seletuskirja ptk 4.4.5 täpsustada märkega, et lisaks juba mainitud kaitsealustele liikidele esinevad alal ka II kaitsekategooria liigid. Märgime, et Kära püsielupaiga piiritus ja kaitsekord välistavad maanteelaienduse kavandamise püsielupaiga poolsesse teeserva, mistõttu punktis esitatud leevendusmeetmed ei ole asjakohased, tee laiendamine on võimalik üksnes teisele poole olemasolevat teetrassi 2. Kernu kadaka asukoht ei paikne olemasolevast teetrassist mitte 40 m kaugusel, vaid paari meetri kaugusel teeservast 3. planeeringulahenduse kohaselt satub ohtu 17. kilomeetril maanteega ristuva rohekoridori säilitamine ja selle toimivuse tagamine. Reaalne ei ole rohekoridori nihutamine. Seega võib esitatud planeerimislahendus viia kõnealuse rohekoridori lõpliku sulgemiseni. Leiame, et antud lõigu lahendus peab põhjalikumalt käsitlust leidma nii KSH aruandes kui üle tuleb vaadata teemaplaneeringute planeerimislahendus, sest rohevõrgustik peab jääma toimima. Samuti palume arvestada 2009. aastal AS-i Teede Tehnokeskus poolt koostatud rohevõrgustiku eksperthinnanguga 4. Laiemalt kogu planeeringuala ulatuses peame 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arvestatud, seletuskirja täiendatud 2. Arvestatud, planeeringulahendust korrigeeritud 3. Arvestatud, planeeringulahendust km 17 korrigeeritud (riste, läänepoolne kogujatee Saue valla territooriumi osas eemaldatud) 4. Arvestatud, rohevõrgustiku teemakäsitlust täiendatud 5. Arvestatud, seletuskirja korrigeeritud (teostatakse müra modelleerimine) 6. Arvestatud, teemaplaneeringu seletuskirja täiendatud 7. Arvestatud, terminite käsitlust korrigeeritud 8. Arvestatud, PlanS § korrigeeritud <p>Kooskõlastuskirja lisamärkusega arvestatud ning seletuskirja on vastavalt täiendatud.</p>
------------	---	--	--

		<p>vajalikuks rohevõrgustiku käsitlemise täiendamist. Ühe võimalusena palume käesoleva töö raames rohevõrgustiku konfliktkohtades kaaluda ka tee tõstmist sillale, et loomadele säiliks vaba liikumise koridor. Hinnata käesoleva töö raames näiteks vajadust seada piiranguid trassi koridoriga külgnevate metsamajandusmaade majandamisele (nt lageraielankide suurus ja vahekaugus) rohevõrgus</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. liiklusmüra leevendavates peatükkides tuuakse välja, et tuleb tee-ehitusprojekti koostamise raames läbi viia täpsemad mürataseme mõõtmised. Selleks, et saada aastakeskmist tulemust peab regulaarselt aasta jooksul teostama liiklusmüra mõõtmisi. 6. toetame KMH nõude seadmist projektifaasile ning selle põhimõtte selget väljendamist teemaplaneeringute seletuskirjas 7. teemaplaneeringutes ja KSH aruandes kasutada ehitustööde käigus tekkivate jäätmete ajutist hoidmist kajastades korrektseid termineid, tegemist on vahe-ladustamisega, mitte ladestamisega 8. Juhime tähelepanu, et planeerimisseaduses ei ole paragrahvi 291 <p>Kooskõlastab Teemaplaneeringu koostamisel on arvestatud keskkonnamõju strateegilist hindamist teostanud ekspertide poolt antud leevendavate meetmetega ning sellest lähtuvalt on valitud kavandatud teetrassile</p>	
--	--	---	--

		<p>optimaalseim asukoht. Samuti on teemaplaneeringus ning selle KSH aruande eelnõus arvestatud Keskkonnaameti 24.11.2011 kirjas nr HJR 6-5/11/32283-2 ja 25.01.2012 kirjas nr HJR 6-5/12/143-2 toodud märkustega.</p> <p>Lisamärkusena toome välja, et teemaplaneeringu seletuskirja alapeatükis 3.5 “Põhimaantee võrreldav lõik 5, Konuvere ja Päärdu ümbersõit km 74,3-84,7” trassi asukohaalternatiivi 5D käsitluse juures tuleks välja tuua ka asjaolu, et reserveeritava trassi puhul kulgeb planeeritav tee 800 m ulatuses üle projekteeritava Kilgi soo looduskaitseala edelanurga (lõigates kaitsealast ~200 m laiuse ala) ning 5D trassi võimalikkus ja selleks vajalikud leevendavad meetmed selguvad lõplikult tee kavandamise järgmistes etappides peale Kilgi soo looduskaitseala piiride ja kaitseeržiimi täpsustumist.</p>	
13.	<p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 24.10.2011 nr 5-1/1424; Kooskõlastamise perioodi pikendamise taotlus: e-kiri 23.11.2011; Kooskõlastav kiri: 21.06.12 nr 1.10-17/12-00173/111</p>	<p>Palun pikendust Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu kooskõlastamiseks. Ootame Maanteeameti arvamust, pärast mida saame anda Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuse.</p> <p>Kooskõlastab planeeringu Maanteeameti kui huvitatud isiku antud kooskõlastuste ning märkustega arvestamisel.</p>	
14.	<p>Siseministeeriumi poolt määratud täiendav kooskõlastamise vajadus</p>	<p>24.10.2011 nr 5-1/1409; Siseministeeriumi vastuskiri 10.11.2011 nr 13-2/22-2</p> <p>Kooskõlastada Maanteeameti, Maa-ameti, Terviseameti ja Päästeametiga</p>	

<p>15.</p>	<p>Maanteeamet 18.11.2011 nr 5-1/1680; Mittekooskõlastav kiri: 20.12.2011 nr 15-4/11-00064/247 Kooskõlastav kiri: 01.06.12 nr 15-4/11-00064/272</p>	<p>Ei kooskõlasta Seame kahtluse alla tasuvusanalüüsi kokkuvõtte, mille kohaselt on enamik lõike I klassi nõuetele vastava teena tasuvad juba perioodil 2013-2015, samas objektide maksumused on oluliselt madalamad võrreldes Eestis 2007-2010 teostatud referentsobjektidega. Samuti tuleks kriitiliselt ümber hinnata liikluse prognoos arvestades, et viimastel aastatel on liiklussagedused vähenenud.</p> <p>Esitab märkused ja ettepanekud: 1.Maantee põhiparameetrid lk 17 - Jätta alles ainult plaani- ja pikikõverate minimaalsed raadiused projektkiirusel 120km/h 2.lk 29 „Maantee ületamine kergliiklejatele on viidud eri tasapindadesse“ - Lisada sõna maksimaalselt, kuna kõik kergliikluse ja jalakäijate ületused ei toimu eri tasapinnas. 3.Muuta järgnevalt: lk 29 Punkt 4.1.1 I klassi maantee trassi koridor ning tee ja tee kaitsevööndi ala - Teemaplaneeringuga on määratud I klassi maantee trassi koridori asukoht kogulaiusega 650m. Selle sees paikneb tee ja tee kaitsevööndi ala laiusega 150m, eritasandiliste ristmike piirkonnas tagamaks hilisemate projekteerimistöde käigus ristmiku plaani- ja vertikaallahenduse täpsustamist, on tee ja tee kaitsevööndi ala määratud ulatuslikumana. Tee ja tee kaitsevööndi ala kuulub reserveerimisele. Põhimaantee täpne asukoht perspektiivse 150m</p>	<p>Tasuvusarvutused ümber vaadatud ja korrigeeritud.</p> <p>Liiklusprognoosi ümber hindamist ei pea vajalikuks, kuna tegemist on prognoositavate näitajatega.</p> <p>Seisukohad esitatud märkustele ja ettepanekutele: 1.Arvestatud, seletuskirja korrigeeritud 2. Arvestatud, seletuskirja korrigeeritud 3. Arvestatud, seletuskirja korrigeeritud, välja arvatud lause „Tee ja tee kaitsevööndi ala kuulub reserveerimisele“. Eelnimetatud lause lisamist teemaplaneeringu ptk 4.1.1 alla ei pea selguse huvides vajalikuks, kuna reserveerimise põhimõtet ja teemaplaneeringuga trassi koridori kandmist üldplaneeringutesse on laiemalt käsitletud ptk 4.1.3 alla. 4. Arvestatud. Täpsustatud, et teemaplaneeringuga on määratud III klassi maantee trassi koridori asukoht Märjamaa alevi ümbersõidul, ühendamiseks tugimaanteid 28 ja 29 ning III klassi maantee korral ei ole tegemist põhimaanteelega 5. Soovituslik minimaalne tuuliku kaugus teest 2km on seletuskirja kirjutatud tulenevalt Maanteeameti eelnevatest ettepanekutest. Vastavad normid ja juhendid puuduvad</p>
------------	---	---	---

		<p>laiuse tee ja tee kaitsevööndi ala sees täpsustub hilisemate tee-ehitusprojektidega, millede kinnitamisega määratakse lõplikud teekaitse- ja sanitaarkaitsevööndite piirid. Tulenevalt tee-ehitusprojektide raames koostatavatesse ehitusgeoloogiliste ja geodeetiliste uuringute tulemusest võib põhimaantee asukoht väljuda 150m laiusest teemaplaneeringuga määratud perspektiivsest tee ja tee kaitsevööndi alast, kuid mitte 650m laiusest põhimaantee koridorist!</p> <p>4.Muuta järgnevalt: lk 30 Punkt 4.1.2. III klassi maantee trassi koridor ning tee ja tee kaitsevööndi ala - Teemaplaneeringuga on määratud III klassi maantee trassi koridori asukoht laiusega 420m Märjamaa alevi ümbersõidul ühendamiseks tugimaanteid 28 ja 29. Tegemist ei ole põhimaanteega. Trassi koridori sees paikneb perspektiivne 120m laiune tee ja tee kaitsevööndi ala. Tulenevalt tee-ehitusprojektide raames koostatavatesse ehitusgeoloogiliste ja geodeetiliste uuringute tulemusest võib tugimaanteede ühendustee asukoht väljuda 120m laiusest teemaplaneeringuga määratud perspektiivsest tee ja tee kaitsevööndi alast, kuid mitte 420m laiusest trassi koridorist!</p> <p>5.Punkt 4.1.5 lk 33 Tuulikupargid ja üksikud tuulikud - Kirjutada lahti kus ja mis riigi normides või juhendites on kirjeldatud soovituslik minimaalne tuuliku kaugus teest 2km.</p> <p>6.Punkt 4.2.7 lk 36 Parklad, puhkekohad, tanklad ja teenindusjaamad - Eemaldada lõigu esimene lause: „Liiklusohutuse ja sõidu sujuvuse tagamiseks on I</p>	<p>6. Arvestatud, ptk 4.2.7 on korrigeeritud ning esimese lõigu esimene lause eemaldatud.</p> <p>7. Arvestada osaliselt, kuna ei saa nõustuda väitega, et kuusehekkide rajamine on oluline üksnes tuisohtlikes kohtades. Maanteeäärse haljastuse kavandamise eesmärgid on üles loetletud ka tee projekteerimise normides. Korrigeeritud sõnastust järgmiselt: I klassi maantee rajamisega kaasneva häiringu täiendavaks leevendamiseks tuleb võimalusel eelistada kogujatee rajamist põhimaantee ja elamute vahele, et vältida majapidamiste ümber korraldamise vajadust. Edasise projekteerimis- ja ehitustegevuse käigus tuleb tagada olemasoleva haljastuse säilimine maksimaalses võimalikus mahus. Projekteerimise käigus tuleb analüüsida lisahaljastuse rajamise vajadust ja võimalusi, eelkõige elamute piirkonnas, kus haljastuse kavandamine ja rajamine on oluline lumetolmu- ja tuulekaitseks, tee ja hoonete eraldamise seisukohalt (mürakaitse, autolaternate valguse leviku tõkestamine), liiklusrõõru vähendamiseks. Taaselustamist vääriks teeäärsete kuusehekkide rajamise traditsioon tuisohtlikes kohtadesse.</p> <p>8. Arvestatud, Seletuskirja ptk 5 punkti 10 ja KSH aruande ptk 9.2.1 viimast lauset korrigeeritud.</p> <p>9. Arvestatud, kuuseheki soovitus võetakse vibratsiooni teema juurest välja</p> <p>10. Arvestada osaliselt, Vt ka punkti 7 vastus.</p>
--	--	--	---

		<p>klassi maanteel peatumine ja parkimine keelatud.“ Peatumine ja parkimine on keelatud asulaväliselt mistahes tee sõidurajal, mitte aga kindlustatud või kindlustamata teepeenral.</p> <p>7.Punkt 5.1 lk 65 Kuusehekkide traditsioon on siiski tulnud tuisohtlike kohtade lumekogumis meetmetest. Kuusehekk ei leevenda õhureostust, müra ega ka vibratsiooni. Muuta sõnastust: Tuisohtlikesse kohtadesse näha ette kuusehekid.</p> <p>8.Punkt 5.10 lk 65 Eritasandilise eelistused Muuta sõnastust ja sisu: Soovitav on eritasandilise lahenduse puhul viia võimalusel põhimaantee süvendisse ning tugimaantee/kogujatee vms juhtida üle selle.</p> <p>9.Punkt 5.13 lk 66 Vibratsioonitundlik pinnas, kulisshaljastus Kuidas mõjutab kulisshaljastus maanteede ja vibratsioonitundlike ala isolatsiooni? Kirjutada lahti või eemaldada see punkt.</p> <p>10.Punkt 5.15 lk 66 Kuusehekk on meede tuisu leviku takistamiseks sõiduteele, ta ei likvideeri õhureostust. Muuta sisu.</p> <p>11.Punkt 5.39a. lk 68 Kasvuhoonegaasid Rekonstrueerimise vajalikkus on põhjendatud hulga rohkemate teguritega, kui seda on kasvuhoonegaas. Täiendada või eemaldada punkt.</p> <p>12.Viia seletuskiri kokku korrigeeritud tasuvusarvutustega.</p> <p>Kooskõlastab Kooskõlastuse andmise aluseks on asjaolu, et planeeringus on arvestatud Maanteeameti</p>	<p>KSH aruande sõnastust täpsustatud järgmiselt: „Samuti tuleks haljastuse kavandamisel arvestada selle õhureostuse levikut tõkestava mõjuga. Ühe võimalusena võib soovitada teeäärsete kuusehekkide rajamise traditsiooni jätkamist, mis on eelkõige tuisohtliku koha meetmeks, aga omab efekti ka õhureostuse pidurdajana.“</p> <p>11. Mitte arvestada, kuna ei väidetagi, et tee vajalikkus on põhjendatud kasvuhoonegaasidega, vaid ütleb, et vältida tuleks teede laiendamist, kui selleks ei ole reaalselt vajadust tulenevalt kõigist muudest teguritest. Selguse huvides korrigeeritakse punkti 39, jäetakse välja lause: „Seetõttu on oluline edasistes etappides järgida kahte põhimõtet:“, mis antud kohas ilmselt tekitab valesti mõistmist. Soovituse 39a välja jätmiseks või ümber sõnastamiseks ei näe vajadust.</p> <p>12. Arvestatud, vastavalt täiendatud tasuvusarvutustele seletuskirja korrigeeritud.</p>
--	--	--	--

		20.12.2011 kirjas 15-4/11-00064/247 esitatud märkustega.	
16.	Maa-amet 18.11.2011 nr 5-1/1678; Maa-ameti 25.11.2011 kiri nr 6.2-3/7124	Kooskõlastab tingimusteta Palume planeeringu edasisel menetlemisel teha koostööd Riigimetsa Majandamise Keskusega, kuna planeeritavad trassikoridorid läbivad suures mahus riigi omandis olevaid maaüksusi, millede valitsejaks on Keskkonnaministeerium ja valitsema volitatud asutuseks Riigimetsa Majandamise Keskus.	RMK-d teavitada avalikustamisest
17.	Päästeamet 18.11.2011 nr 5-1/1679;	Loetakse kooskõlastatuks	<u>PlanS §17 lõige 5:</u> Kui kooskõlastuse taotlusele ei ole kooskõlastaja vastanud ühe kuu jooksul taotluse kättesaamise päevast arvates, arvestab planeeringu koostaja, et kooskõlastajal ei ole planeeringu kohta ettepanekuid ega vastuväiteid.
18.	Terviseamet 18.11.2011 nr 5-1/1681; Terviseameti vastuskiri 06.12.2011 nr 9.3-1/10471	Kooskõlastab tingimustega: 1. Võttes arvesse temaplaneeringu täpsusastet ning olukorda, et tee rekonstrueerimise aeg ei ole teada ja reaalne olukord võib teeprojekti koostamise ajaks olla muutunud ning lisaks vajab täpsustamist maantee sanitaarkaitse vööndi piir, sanitaarkaitse vööndisse jäävatele elamutele mõjub müratase, õhukvaliteet ja müralaevendavate meetmete tõhusus. Seetõttu vajab Terviseameti Põhja talitus terviseohutuse hindamiseks täiendavalt maanteelõikude projekte koos nende keskkonnamõju hindamise tulemustega. 2. Nõustume teemaplaneeringus esitatud ehitustingimustega, mille kohaselt on tee	1. Arvestatud, seletuskirja korrigeeritud, et teehitusprojekti raames tuleb läbi viia müra modelleerimine 2. Võetud teadmiseks

		<p>kaitsevööndisse (150m) uute hoonete ja rajatiste ja istandike rajamine keelatud, kuid Terviseamet ei saa aktsepteerida olemasolevate elamute jätmist tee kaitsevööndisse, kus pikaajaline viibimine on tervisele kahjulik.</p>	
--	--	---	--