

**Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67)
Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0" ja
Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67)
Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi täpsustamine km 44,0-92,0"**

Eskiisi ja trassivariantide võrdluse avalik arutelu
Kivi-Vigala Rahvamajas 20.09.2010 algusega kell 18.00

PROTOKOLL

Priit Kärсна (Vigala vallavanem) Avas koosoleku.

ETTEKANNE: Sissejuhatus, planeeringu koostamise eesmärgi ja eskiislahenduse tutvustus – Pille Metspalu, OÜ Hendrikson&Ko

ETTEKANNE: Teetehnilise osa ja trassivariantide täpsem tutvustus – Uku Audova, OÜ Reaalprojekt

ETTEKANNE: Trassivariantide võrdlemise meetoodika ning võrdlustulemuste tutvustus, edasine ajakava – Jaak Järvekülg, OÜ Hendrikson&Ko

ARUTELU:

Kodanik: Kui 5A kavandate, siis lammutate ära pool küla, kas see ka maksab midagi?

Jaak Järvekülg: On küll arvestatud, maade võõrandamise hind on maksumuses sees.

Kodanik: Kas inimese elutöö ka maksab midagi?

Jaak Järvekülg: Seda on ka arvestatud, aga otseselt rahalise maksumuse alla seda arvestada on keeruline. Oleme katsunud küll seda emotsionaalset poolt ka arvestada, see peaks kajastuma „mõju inimese varale“ ja „mõju inimesele all“.

Kodanik: Aga seal „mõju inimesele“ all on teil ju mõlemad variandid valged (st eelistus puudub)?

Jaak Järvekülg: See tuleb sellest, et kriteerium „mõju inimesele“ koosneb mitmest alamkriteeriumist, visuaalne mõju, muinsuskaitse jms, mille puhul 5A on positiivsem.

Kodanik: Küsime siis nii, et kust see 650 m maad võetakse?

Uku Audova: Väike täpsustus, see 650 m on trassikoridor koos sanitaarkaitsevööndiga. Seda kõike ei lammutata tühjaks. Ka 150m on veel väikese liialdusega. Asfaltkatte ühest välisservast teiseni on 26m, teemaa sisse kuuluvad veel nõlvad, kraavid ja kraavitagune reservriba. 5A „väänatakse“ hoonete vahele nii ära, et püütakse maksimaalselt lammutamist vältida. Aga need hooned, mis edaspidi jäävad teekaitsevööndisse on ka juba täna teekaitsevööndis sees.

Kodanik: Kuid alates Vigala valla piirist kuni Päärdu ristteeni on teie polt planeeritud 50m vööndis 5 majapidamist.

Uku Audova: Kuid need majad on ju ka praegu teekaitsevööndis.

Kodanik: Täna on seal võimalik elada, kuid tulevikus seal enam elada siis ju ei saa, tuleb ju mitu sõidurada?

Uku Audova: Elada saab ikka, kavandatakse leevendavate meetmetena ka müraseinad ja läbipääsud tuleb tagada.

Tiit Rokk: Küsimus on ju selles, et mõju on inimese elukeskkonnale. Küsimus on, palju jääb elamuid sanitaarkaitsevööndisse. Võrdlustabelis kajastuvad kaks varianti võrdsena „mõju inimesele“ kriteeriumi osas.

Jaak Järvekülg: Selge, ettepanekud on registreeritud, vaatame „mõju inimesele“ hinnangud kriitilise pilguga üle.

Tiit Rokk: Ka mõju liiklusele – teil ei ole antud selge paremus, 5B peaks olema tumeroheline minu arvates. Hinnangud on kallutatud 5A poole.

Uku Audova: Esimese Kriteeriumi puhul on oluline osa ka selles, et 5B puhul teepikkus läheb pikemaks.

Tiit Rokk: Pikenemine on marginaalne 1,7%.

Kodanik: Need inimesed, kes tee marsruudi sisse jäävad, nende inimestega tuleb individuaalselt töötada.

Jaak Järvekülg: Praegu me töötamegi konkreetselt kohalike inimestega.

Maakonnaplaneeringu käigus me ükselt-uksele käimist kahjuks ei planeeri, sest täpsusaste ei võimalda öelda konkreetseid lahendusi.

Kodanik: No praeguses provisoorses staadiumis ilmselt mitte. Aga hilisemalt, kui asjad käiku läheb, peab inimestega otse suhtlema.

Jaak Järvekülg: Selgituseks niipalju, et peale käesolevat planeeringut järgneb eelprojekt ja siis tehniline projekt. Ja eelprojekt on see staadium, kus räägitakse kõigi maaomaikega ükshaaval läbi, saadakse maaomanike kooskõlastused. Eelprojekti käigus nähakse ette ka konkreetsed leevendavad meetmed.

Ilona Papp: Küsiks 5B kohta. Üks majapidamine lõigatakse ülejäänud külast ära, küla poole ei ole teed ette nähtud. Küsimus, kas tee teistpoolt kinnistut ei võiks minna?

Ilona Papp: esitas oma kommentaari kaardil.

Uku Audova: tutvustas lahendusega ette nähtud juurdepääsu kinnistule.

Mari Kuusik, Pallika küla: Tahan küsida, millisest perspektiivist me räägime, 10 -20 aastat? 20 aasta pärast meie enam ei sõida selle tee peal.

Andres Urm, Maanteeamet: Selle planeeringu käigus peaks ka selguma enamvähem orienteeruv aeg, millal mingit lõiku on mõistlik rekonstrueerida. Kindlasti on siin tee peal lõike, mis 2040 aastaks ei kuulu veel rekonstrueerimisele. Planeeringuid on vaja selleks, et ette vaadata. Meil on vaja teada, palju me peame selleks raha kavandama. Ilmselt ei näe mina ka seda teed täismahus. Püüame arvestada kõike, mida me saame arvestada. Kindlasti antakse planeeringuga soovitusel, et need lõigud tuleks ära teha 10 aasta jooksul, need lõigud 20 a jooksul jne.

Kodanik: Hr Urm, selgitage palun, milliseid piiranguid see planeering endale kaasa toob maaomanikule.

Andres Urm: 150 m laiuse koridori tahame kehtestada ehituskeeluvööndiks. Kui täna on seal hoonestus, siis peame lähenema iga objekti jaoks eraldi, inimene võib ju endale olemasoleva hoone juurde kõrvalhoone ehitada. Puhverala, kollane ala (650m), on ala, kuhu me ei taha lubada elamuehitust. See on müra ja õhusaastetundlik ala.

Kodanik: Metsa ka ei tohiks istutada?

Andres Urm: See on raske öelda.

Enn Roosi: Kas on tehtud ka prognoose, kui palju liiklus edaspidi suureneb? Kui palju müra peame kannatama?

Andres Urm: Ega see transiit, mis maadmööda liigub, jääbki siia. Samas ei oska keegi ette öelda, mis saab raudteel. Meie Maanteeameti poolt oleme valmis aeglase kasvuprognosisiga hakkama saama. Me püüame ette näha, kust see trass võiks kulgeda, aga ei taha kellelegi panna mingeid mõttetuid piiranguid peale.

Kodanik: Selge, see on vajalik töö jah.

Jaak Järvekülg: Täpsustaks veel, et planeeringut on vaja eelkõige selle pärast, et maa on vaja reserveerida, et tulevikus oleks seda teed kuhugi panna. Kui praegu Konuvere juures trassi võimalikku uut asukohta otsisime, siis ei olegi enam hästi head varianti, igal juhul on mõni majapidamine ees. Planeeringut ongi vaja, et tulevikus veel hullemat olukorda vältida.

Silja Käär, Kurevere küla: Juhul, kui läheb käiku 5B, mis tundub mõistlikum inimese jaoks, kuhu siis jääks ühistransport?

Uku Audova: Ühistransport jääb tõenäoliselt kohaliku tee peale, seal on ta loogiline, see pole tupik, mõlemas otsas liiklussõlmed, ja on rahvale lähemal.

Tiit Rokk: Isiklikult mulle see 5A ja 5B võrdlus on vastukarva.

Jaak Järvekülg: Kui võimalik, saatke oma argumendid meile kirjalikult, siis saame üle vaadata võrdlused. Kindlasti kõik kirjad vaadatakse läbi ja neile vastatakse. Ja kirjad on ka üheks aluseks, mille põhjal otsused tehakse.

Tiit Rokk: Ka majanduslikke mõjusid pole piisavalt arvestatud. Praegu on eelis antud ainult selle järgi, et olemasolev trass on lühem. Eri kohtades on hinnangus ka andmete lahknevus sees.

Jaak Järvekülg: Kui sinna on selline lahknevus sisse jäänud, siis oleks väga teretulnud, kui saaksite selle ka kirjalikult välja tuua. Siis saame selgitada. Aga kindlasti ei ole võrdluses arvestatud eelisena ainult seda, et põhitee on lühem, teepikkus on arvestatud 1. kriteeriumi all ja 1. kriteeriumi eelis on antud 5B-le.

Tiit Rokk: Teine küsimus on veel ehitusaegsed mõjud. Ise kirjutate, et olemasolev a tee mulde laius ei vasta II kategooria tee nõutele, olemasolev tee tuleb siis üles võtta?

Uku Audova: Jah põhimõtteliselt tuleb jah nii teha, kuid oluline kokkuhoid on, et olemasolevast teemaast on pool olemas ja olemasolevat materjali, eelkõige muldematerjali, saab sealsamas koha peal kasutada.

Tiit Rokk: Ehitustehnoloogiliselt on uue ehitamine kindlasti lihtsam. Ühe sõidusuuna maa võõrandamine teeb kalliks. Minu jaoks on see hinnang ka suur küsitavus.

Kaja Osi: Olen väga valusalt puudutatud 5A plaanist. Kas on uuringuid liiklusintensiivsuse kohta, mis ütleksid, millist trassiosa peaks esmaselt ehitama hakkama?

Jaak Järvekülg: Liiklusuuring on peatselt ka netist kätte saadav. Planeeringu käigus teostatavusuuringu käigus selgub, milliste lõikude kaupa peaks teed ehitama hakkama.

Uku Audova: Kindel on see, et esmalt peaks hakkama realiseerima liiklusohutlikke piirkondi ja selliseid lõike, kus läbilaskvus on kehv. Ilmselt kogu planeeringu pikkuses Kernu lõik esimesena.

Kaja Osi: 5. lõik liiklusohutuse osas väga hull, iga aasta saab mõni inimene surma.

Jaak Järvekülg: Ka liiklusohutuse uuring on kättesaadav planeeringuportaalis koheselt.

Toivo Averin, Vigala volikogu: Päärdu on lagedam ala, aga kui rist suruda Jädiverese sisse, siis sinna enam midagi järgi ei jää, Jädiveret ei ole siis enam olemas. See lõikab kõik asjad ära, seal ei toimu enam mitte midagi. Reaalne lahendus on Jädiveres ikkagi 6 C. Inimesed saavad siis sipelda vana tee peal. Kui trass tuleb ette, siis on mütaki ees, ei saa peale, ei saa maha. Kuskile tuleb sinna ära panna ka bussipeatus. Bussid oleks praegu nõus peatuma, kuid pole kohta. Kui inimesega arvestada, siis on sobivaim lahendus kindlasti 6 C. Kui teid ehitada, siis ehitatakse selle raha eest kas see tee või mitte midagi. Mõnigi kord tuleb ehitada kallimalt, et ekspluateerida odavamalt. Kas kogujateed on tulevikus valla omad või riigi omad? Vallavolikogu liikmena tean, et sellel on väga suur vahe. 6C puhul ka see asjaolu kõige parem.

Uku Audova: Kui kedagi on ära ehmatanud suured liiklussõlmed, siis liiklussõlmedest näitame planeeringus ära ainult asukohad, kaardile on kantud ainult mingi võimalik variant, et arvestada orienteeruvat maavajadust. Kindlasti ei ole ükski liiklussõlm veel lõpliku kujuga, selleks vaja täpsemaid liiklusuuringuid. Bussipeatuste osas on see väga hea märkus, peamegi pakkuma uute bussipeatuste asukohad. Tavaliselt olemegi avalikustamisel selle teema tõstatanud. Natuke jäi arusaamatuks teeületamisvõimaluse puudumine. Tegelikult siiski füüsiliselt on võimalik teed ületada liiklussõlme kaudu (6B variandi puhul).

Toivo Averin: Hindamisel jäi ikka A ja B eelisesse, kuigi jama on palju.

Jaak Järvekülg: Jama on iga variandiga puhul palju.

Kodanik: Selle Jädivere sõlme puhul jääb lähedusse 6 majapidamist. Kas ei ole võimalik viia rist hoopis teisele poole bensiinjaama? Seal elus maju tegelikult ei ole.

Uku Audova: Võime seda kaaluda.

Kodanik: Kui viia lahendus C peale, siis on terve tee majadest kaugemal.

Kodanik: Võiks igal juhul olla teisel pool bensukat sõlm.

Jaak Järvekülg: Kas on veel kommentaare? Kommentaare võib esitada ka kirjalikult, palve on esitada need nädala jooksul, siis saaksime saadud tagasisidega edasi minna.

Kodanik: 5 ja 6 lõigu vahepeal on selline punane probleemivaba sirge lõik. Kuidas on üldine taktika – kas olemasolev tee jääb paika ja sinna kõrvale tehakse teine või olemasolev läheb kaheks ja seda laiendatakse mõlemale poole?

Uku Audova: Sellega on nii, et see sõltub konkreetsest olukorrast. Kui võimalik, siis tehakse teine niit olemasoleva tee kõrvale. See kõige ressursisäästlikum ja mõistlikum. Sageli seda teha ei saa, sest näiteks ühel pool üks maja väga lähedal, 200 m pärast teine maja väga lähedal. Siis seda teha ei saa. Kurvides ei saa kindlasti teist niiti kõrvale teha. Kahjuks on ka selliseid variante, kus tee telg jääb paika ja laienemine tuleb mõlemale poole.

Kodanik: Seega kõik variandid veel võimalikud?

Uku Audova: Jah, kõik veel võimalikud, kuigi oleme lahendused siiski läbi mänginud.

Jaak Järvekülg: Täpne tee asukoht ei selgu päris lõplikult selle teemaplaneeringuga ka, teekoridor on võetud laiem, et võimaldada tee nihkumist projekteerimise käigus. Hetkel töö aluseks olev materjal on piisavalt ebatäpne.

Kodanik: Kas see on raudpolt kindel, et kui elan 150 m tsoonis, siis igasugune ehitus on igal juhul keelatud?

Andres Urm: Seal, kus olemasolev hoonestus olemas, seal ilmselt võib tõenäoliselt ikka elu edasi käia, piirang kehtib eelkõige uusarenduste puhul. Aga täpselt ei oska seda veel öelda.

Kodanik: 5A puhul jääb trassi äärde palju elamuid.

Jaak Järvekülg: Registreerime siis kommentaari, et teie hinnangul 5A puhul on mõju olemasolevatele elamutele alahinnatud. Vaatame võrdluse üle.

Kodanik: vaadake mööda sõites ise, kui palju maju seal on.

Jaak Järvekülg: Sageli on ka võimaliku uue trassi asukohas inimesed, kes on just sinna metsa kolinud ja ütlevad nüüd, et tee tuleb neile järgi. Meie peame sellega ka arvestama. See on see tüüpiline vastuseis iga trassi valiku juures.

Kodanik: Aga mitu olemasolevat inimest siis võrdub ühe uue inimesega? Kas te seda ka võrdlete?

Jaak Järvekülg: Selle kohta mingit numbrilist reeglit loomulikult meie jällegi panna ei taha. Ei saa kahte nii erineva iseloomuga aspekti omavahel numbrites võrrelda.

Kodanik: Teeme tee estakaadil.

Kodanik: Need tulevad niikuinii.

Uku Audova: Mida kõrgemal on lahendus, seda paremini müra levib.

Protokollis: Pille Metspalu

Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukohta täpsustamine km 12,0-44,0"

ja

Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi täpsustamine km 44,0-92,0"

Planeeringu eskiislahenduse avalik arutelu

20. september 2010.a. kell 18.00 Kivi-Vigala Rahvamajas

OSAVÕTJAD

NIMI	Seotus projektiga (organisatsioon/elukoht)	E-mail või kontaktaadress (soovi korral telefon)	Allkiri
Jaak Järveluulgy	Hendrikson & Co konsultant	jaak@hendrikson.ee	
Siiko Raskala	Rapla Maaochitsus	veiko@raplamv.ee	
Andres Urmi	Maanteeamet	andres.urmi@mut.ee	
Jaak Viibu	Via Baltica äärmiselt erand	jaak.viibu@mail.ee	
Tavo Kikas	Rapla Maavalitus	tavo@raplamv.ee	
Reet Saar	Makelme	reeta@hotmail.com	
ENN ROOSI	Vigala veld	enn@vigalaveld.ee	
Peet Kärme	Vigala V / Kivi-Vigala	vallavanem@vigala.ee	
Riste Kõnnapere	Vigala VV	riste@vigala.ee	
Taivo Fühmä	Vigale valikogus	taivo_avein@mail.ee	
MAIME KROHL	Pärdu küla		
HELEN KROHL	F	helen@mail.com	
Lis Pijar	Pärdu küla	lis.pijar@gmail.com	

Kaja Osi	Pärandu küla	osi.kaja@gmail.com	Osi
Liit Roua	Päärola küla	liit.rook@mt.ee	Liit Roua
Kätlin Kalnus	Vigala v. / K-Vigala	katin@vigala.ee	Kätlin
Mueli Papp	Pärandu küla	meelipappe@gmail.com	Mueli
Ilona Papp	Päärola k / Rabat	ilona.pappe@mail.ee	Pappe
Silja Kaar	Õhjala v. Kõnevere k.	silja.kaar@gmail.com	Kaar
Krista Peok	Pärandu k. Kivirikud	gnislap@hotmail.ee	Krista
Guilli Martinson	Päärola k. Vennaste Uudea t.	kyllim@gmail.com	Guyl
Kaidi Andreeller	Pärandu k. Vennaste Uudea t.		Kaidi
Saamus Nait	Pärandu küla		Saamus
Heli Lints	Pärandu küla	helilints@hotmail.ee	Hins
Vello Vagme	Velise küla	4825718	Vello
Saamus Kivipõpp	Pärandu küla	saamus@adv.ee	Saamus
Mari Akkermann	Pallisa küla	telofon 5036184	Mari
EVI TAMM	Jädivere küla		Evi
Heldur Tam m	Jädivere k. Kivirähe t.	heldurtamm@liiv.com	Heldur