

**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"**

Täiendavate trassivariantide avalik arutelu

Kivi-Vigala Rahvamajas 09.12.2010 algusega kell 16.00

PROTOKOLL

Osalejate nimekiri lisatud protokollis lõpus.

Veiko Rakaselg (Rapla maavalitsus) avas koosoleku.

Laura Uibopuu (OÜ Hendrikson & Ko) tutvustas lühidalt planeeringu vajadust ja eesmärgi.

Uku Audova (OÜ Reaalprojekt) tutvustas jooniste põhjal planeeringu käigus välja töötatud uusi lahendusi ja trassivariante:

- Uus trassivariant 5C;
- Uued asjaolud variandi 5B puhul - Saadud Muinsuskaitseameti seisukoht, et tuleks välistada üle kultuurimälestise kaitsevööndi minek, samas on trassi nihutada keeruline, kuna ühel pool mälestise kaitsevööndit on Natura ala ja teisel pool olemasolev asustus);
- Täiendused trassivariandil 5A – Lahendust muudetud nii, et 3 majapidamist, mis enne jäid kahe tee vahele, on nüüd põhitee kaitsevööndist väljas.
- Täiendused trassivariandil 6C – 6C lahendust on täiendatud, eelkõige lõigu põhjapoolses osas, täiendatud variant tundub lõigul 6 olema eelistatuim variant.

DISKUSSIOON (mille käigus täiendavalt tutvustati lahenduste detaile ning ka trassivariantide võrdluse tulemusi)

Küsimus: Kas 5A puhul need mainitud 3 maja ikka jäävad välja teekaitsevööndist? Vana tee jääb ju ka alles.

Uku Audova: Põhitee kaitsevööndist jäävad välja. Olemasolev tee jääb kogujateeks. Sinna tuleb väga väike liiklus, ainult kohalik liiklus.

Küsimus: Kas on võimalik, et tuleb mingi uus kaitsealune liik tee kõrvale kasvama?

Jaak Järvekülg (Hendrikson & Ko): Päriskaitse ei saa seda kunagi, aga tõenäosus, et alal, kus seni väärtuslikke kooslusi leitud ei ole, tuleb välja nii range kaitse all olev liik, et see planeeritud lahenduse välistaks, on võrdlemisi väike.

Kommentaari: Aga tehakse ka nii, et istutatakse meelega kaitsealuseid liike juurde.

Priit Kärsna (Vigala vallavanem): Kas lõigul 6 kohalik transport pääseb mõlemalt poolt maanteele ligi? 6A korral oli see väga keeruline, endise 6C puhul oli lihtne, kuidas uue 6C-ga on?

Uku Audova selgitas juurdepääsusi põhimaanteele 6C puhul.

Küsimus: See on ju kõik väga ilus. Aga kuskohast võetakse need ehitusmaterjalid? Vigala piirkonnas sobivaid karjääre pole.

Uku Audova: planeeringu eesmärgiks on määrata koridori paiknemine. See ei tähenda veel, et kõik kohe välja ehitatakse. Realiseerimise hakatakse lõikude kaupa. Vastavalt lõikudele on siis vaja leida materjalid projekti realiseerumise ajal.

Küsimus: Kui palju variant 6C täiendustega teepikkuses võitsite? Vahed pikkustes ei olnud ju suured?

Uku Audova: Enne oli variant 6C 44 meetrit pikem kui 6A, nüüd on 12 meetrit pikem kui 6A.

Küsimus: Majanduslike mõjude kriteeriumil ei ole vist arvestatud kohalike teede hooldusega?
Jaak Järvekülg: On küll. On arvestatud nii põhi- kui ka kogujateede hooldusega.

Kommentaar: Mida rohkem vana teed jääb alles kohalikule transpordile, seda parem on kohalikule ettevõtlusele. Majanduslike mõjude hindamisel ei peaks A variant (olemasolev trass) alati olema hea. Minu arust on kohalikule ettevõtlusele vastupidi – uus trass on parem. Samas kohas uue tee kalda peal porgandeid ei müü.

Laura Uibopuu: Aga näiteks tankla võib pigem ellu jääda kui on põhitee ääres liiklussõlme piirkonnas.

Kommentaar: Ka inimene on looduskeskkonna kriteeriumi osa. Inimene looduses, sellega tuleb arvestada.

Laura Uibopuu: Eraldi kriteerium on „mõju inimesele“. Eraldi alakriteerium on „mõju puhkamisvõimalustele“, kus seda arvestatakse.

Kommentaar: „Traditsiooniline elulaad“ – inimene on osa ka sellest.

Küsimus: See maja Velise jõest vahetult põhjas (osutati kaardile)? Kas uue 5A lahenduse puhul läheb olukord võrreldes vana 5A lahendusega veel hullemaks? Maja läheb lammutamisele?

Uku: Ei lähe hullemaks. Uue lahenduse puhul on kasutatud minimaalset kurviraadiust, vana puhul oli kurviraadius varuga. Tee ei tule võrreldes eelmise 5A lahendusega majale lähemale.

Küsimus: Kas loomade liikumisega arvestatakse? Kas tulevad loomade ülepääsud? Kas tulevad tarad?

Jaak Järvekülg: Käesoleva teemaplaneeringu käigus määratakse konfliktipiirkonnad, kus loomade liikumine on tihe ning kus on vaja kaaluda leevendavaid meetmeid. Konkreetset leevendavat meetmeid täpsustatakse järgnevate etappide (teeprojektide) raames. Suure tõenäosusega võib tekkida vajadus ka ökodukti jaoks.

Kommentaar: Euroopas igal pool kiirteede ääres on tarad.

Jaak Järvekülg: Metsastatud piirkondades on käesoleva tee puhul ka tõenäoliselt vaja tarastamist.

Priit Kärsna: Esmamulje järgi tundub küll, et uus variant 6C on parem.

Kommentaar: Kas siis peaks võrdluse täiendamisel ka ju sellele parem tulemus tulema?

Jaak Järvekülg: See uus 6C lahenduse täiendus on kõige viimane areng. Variantide võrdlust selles osas pole jõutud veel täiendada. Aga tõenäoliselt jah tuleb siis ka võrdluse täiendamisel uuele variandile parem tulemus.

Küsimus: Millal kopp maha lüüakse?

Andres Urm (Maanteeamet): Ei tea täpseid kuupäevi. Seda teed hakatakse realiseerima etappide kaupa. Kõige kriitilisemad lõigud realiseeritakse kõige enne, näiteks Kernu ja Märjamaa piirkonnad. Lisaks, Maanteeamet ei saa vaadata ainult Pärnu maanteed, vaid peab vaatama kogu Eesti teedevõrku. Teede rekonstrueerimise planeerimine on pikemaajalisem tegevus. Ja ei saa ka välistada seda, et vahepeal jõutakse käesolev planeering üle täpsustada, enne kui kogu tee läheb ehitusele.

Küsimus: Aga mingi 10 aasta plaan ikka kirjas on?

Andres Urm: Teehoiukava koostatakse 4 aastaks, praegune lõpeb 2013 ära. See on ainus, mis meil kirjas on. See teemaplaneering aitab pikemalt kavandada asju.

Tiit Rökk: Tundub, et asi kaldub 5A poole? Aga majanduslikke põhjuseid ei saa ka ikka üle tähtsustada. Inimesele on 5A ikka halvem. Kohalik omavalitsus eelistas ka 5B-d. Inimkeskkond peaks võrdluses olema suurema koefitsiendiga, kui majandus.

Uku Audova: Teetehniliselt ja majanduslikult on variant 5A kõige mõistlikum. Aga kriteeriumeid mitu, tänaseks pole midagi otsustatud. Lisaks, küsime ka seda, et kas äkki ka kohalike jaoks kõige kehvas variandis (5A) on võimalik midagi paremaks teha?

Tiit Rökk: Aga inimese keskkonda need muudatused oluliselt paremaks ikka ei muuda.

Veiko Rakaselg: Otsust trassivariandi osas ei tee konsultant. Otsuse võtab vastu planeeringu juhtrühm, kuhu kuuluvad ka kohalikud omavalitsused. Omavalitsustel suur sõna sekka öelda.

Tiit Rökk: Otsustamisel peaks kaal jääma koefitsiendiga 2/3 kohaliku omavalitsuse kasuks.

Veiko Rakaselg: Maavalitsuse poolt üritame ka ikka arvestada kohalike elanikega.

Laura Uibopuu: Need asjad (mõju kohalikule elanikule) on ka võrdluses välja toodud.

Kommentaar: Kriteerium 8 on maksumus – riigi huvidest lähtuvalt. Eelnevates kriteeriumites (1-7) peaks lähtuma ainult kohalikust elanikust. Mitte suurest teest ja selle kasutajast.

Laura Uibopuu: Päril nii ka võtta ei saa, tegemist on riiklikul tasandil olulise maanteega. Ühendab suuri linnasid omavahel.

Tiit Rökk: Tallinn-Berliin – kas Päärdu juures on trass pikem 500 või 600 m, ei mängi ju rolli.

Jaak Järvekülg: Selgitaks veel, et kohalikel omavalitsustel on otsuse tegemisel suur roll. Kõigilt omavalitsustelt on juba küsitud ametlikke seisukohti, lisaks küsitakse seisukohti uute variantide kohta. Omavalitsuste seisukohtadel on oluline roll trassi asukoha valimisel.

Lisaks räägiti siin, et tasuvust ei ole oluline arvestada. Samas on sellega nii, et tee-ehitust saab realiseerida ainult vastavalt tasuvusele. Kui projekt ei tule tasuv, siis ei saa selle jaoks raha ja see jääb realiseerimata. Sellisel juhul ei tulegi mingit teed. Seega on ka tasuvus oluline kriteerium, millega peab arvestama.

Tiit Rökk: Ütlete, et pole raha kallimate lahenduste ehitamiseks. Praegu on riik õhuke. 30 aasta pärast riik on palju paksem. Realiseerimisele läheb siis. Saaks ehitada kallimat teed. Aga praegu peame otsustama. Otsustame valedel alustel. Teiseks: Keskkonnapiirangud – kaua need tegelikult kestavad? Kohalik elanik kestab reaalselt kauem, kui looduskeskkond. Sellega tuleks arvestada.

Veiko Rakaselg: Millist varianti eelistavad saalis viibijad?

(saalis viibijad annavad märku)

Lõik 5 - Keegi saalis pole 5A poolt. Kõik saalis viibijad on teiste variantide poolt.

Lõik 6 – Poolehoidu leiab variant 6C.

Kommentaar: Kui täiendatud 6C-le tuleb ka võrdluses plusspunkte juurde, siis pole ju küsimust, milline variant on parim.

Küsimus: Kas on selline variant võimalik? Et Konuveres asub olemasoleval trassil, alumises osas (Päärdu) läheb uuele (5B või 5C) trassile.

Uku Audova: Põhimõtteliselt on selline variant võimalik.

Kommentaar: Me tahaks, et alumises osas (Päärdu lõigus) on 5C (5B).

Esitatakse ettepanek kirjeldatud hübriidvariandi (Konuvere lõigus 5A, Päärdu lõigus 5C) kaalumiseks.

Andres Urm: Küsimus ei ole ainult 2+2 tee rajamises. Liiklus kasvab nagunii. Müra tõuseb, vaja mürabarjääre. Kogujateede võrk tuleb nagunii ümber teha.

Tiit Rökk: Kui läheb eelprojekti tegemiseks, kas lahendus võib veel muutuda?

Andres Urm: Sõlmede lahendused võivad kindlasti muutuda jah. Tee asukoht võib ka muutuda.

Laura Uibopuu: Tutvustas slaidide põhjal kokkuvõtvalt trassivariantide võrdluse tulemusi lõikudel 5 ja 6. Tutvustas planeeringuprotsessi edasist ajagraafikut. Järgmiseks etapiks on eelistatud trassivariandi valik. Enne seda on vaja saada kohalike omavalitsustelt seisukohad eelistatud trassivariandi osas.

Osalenutel paluti esitada soovi korral oma kirjalikud seisukohad esimesel võimalusel (et nendega saaks koheselt arvestada).

Protokollis: Jaak Järvekülg

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"

Täiendavate trassivariantide avalik arutelu

9. detsember 2010.a. kell 16.00 Kivi-Vigala Rahvamajas

OSAVÕTJAD

NIMI	Seotus projektiga (organisatsioon/elukoht)	E-mail või kontaktaadress (soovi korral telefon)	Allkiri
Jaak Jämselülg	Humbrikson & ko	jack@hendrikson.ee	
OKU AUDOVA	OK Realprojekt	oku@realprojekt.ee	
Veiko Rakasõlg	Rapla Meevalitus	veiko@rapla.m.ee	
Roch Saari	Siisjamaa Valla val / Nõuandeline	roch@siisjamaa.ee	
Priit Kõrme	Vigala Vallavalitsus	vallavanem@vigala.ee	
Stiit Kover	Järvakandi Sõjari	stiit.kovr@mt.ee	
Christa Peetvi	Päärdü kiila	gaestop@hot.ee	
Linda Palm	Päärdü kiila		
Urmas Ihae	Päärdü kiila		
Ilmo Altnets	K. VICA LA		
Tõnu Auerin	Vigala vallavalitsus	toinu.auerin@mt.ee	
Katrin Kaluus	K. Vigala Vigala IV	katrin@vigala.ee	
Andres Urum	Maanduseamet	andres.urum@mt.ee	

