

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet	-	<p><u>Põhjendus:</u></p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et kooskõlastaja ei soovinud ehitusloa eelnõu osas arvamust avaldada. Lugeda ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.</p>

2. ARVAMUSED

2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Rae Vallavalitsus	-	<p><u>Põhjendus:</u> *Vt märkus.</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa eelnõu osas arvamust avaldada.</p>
2	Telia Eesti AS	-	<p><u>Põhjendus:</u> *Vt märkus.</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa eelnõu osas arvamust avaldada.</p>
3	Rail Baltic Estonia OÜ	-	<p><u>Põhjendus:</u> *Vt märkus.</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa eelnõu osas arvamust avaldada.</p>
4	Adven Eesti AS	-	<p><u>Põhjendus:</u> *Vt märkus.</p> <p><u>Otsus:</u> Pädev asutus eeldab, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa eelnõu osas arvamust avaldada.</p>
5	Keskkonnaamet 8-1/21-024/22885-3	Esitasite Keskkonnaametile ¹ ehitusseadustiku § 42 lg 7 alusel kooskõlastamiseks ehitusloa korralduse eelnõu ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 11 lg 2 ² alusel seisukoha saamiseks Rail Balticut ületava riigitee 2 TallinnTartu-Võru-Luhamaa km 9,933-10,198 ümberehitamise ja viaduktide ehitamise ehitusloa menetluses keskkonnamõju hindamise (edaspidi ka KMH) algatamata jätmise korralduse eelnõu.	<p><u>Põhjendus:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Eelhinnangus on arvestatud viadukti ehitamiseks vajaliku süvendi osaga ning hinnatud selle rajamisega kaasnevat keskkonnamõju. Süvendi tervikut käsitletakse ja hinnatakse Rail Baltic Ülemiste-Kangru KMH aruandes,

	<p>Projekti eesmärk on Rail Balticu maakonnaplaneeringu järgse Rail Balticut ületava Tartu maantee viadukti ja rajatiste ehitus Harju maakonnas Rae vallas Lehma külas. Projekt sisaldab olemasoleva riigiteede ümberehitust olemasolevas asukohas², tee katendi ning muldkeha ümberehitust (sh vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), uute sildade ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust. Keskkonnaregistri andmetel (seisuga 01.10.2021) ei jää ehitusalale looduskaitsealade alusel kaitstavaid loodusobjekte.</p> <p>Keskkonnaamet on tutvunud esitatud materjalidega ning märgib alljärgnevat.</p> <p>Keskkonnaamet loobub ehitusloa eelnõu kooskõlastamisest, sest puudub õigusaktist tulenev alus³. Keskkonnaamet on seisukohal, et lähtudes kavandatavast tegevusest, teadaolevast informatsioonist ning KMH eelhindangu tulemustest (eeldusel, et kavandatava tegevuse elluviimisel järgitakse kirjeldatud keskkonnanõudeid ja välja töötatud ebasoodsa seisundi ennetamise ning vältimise meetmeid) ei kaasne planeeritava tegevusega eeldatavalt olulist keskkonnamõju⁴ ning KMH algatamine riigitee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 9,933-10,198 ümberehitamiseks ja viadukti rajamiseks ei ole eeldatavalt vajalik. Ehitusloa andmisel tuleb tagada, et raudtee jaoks süvendi rajamisel on arvestatud 29.03.2019 algatatud KMH aruande tulemustega ning oluline mõju pinna- ja põhjaveele on välistatud. Seisukoht on antud Keskkonnaameti pädevusse jäävas osas.</p> <p>Keskkonnaamet esitab ehitusloa eelnõu ja eelhindangu kohta järgnevad tähelepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 9,933-10,198 projekt on osa Ülemiste-Kangru Rail Balticu projektist, mille raames on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet algatatud TTJA 29.03.2019 kirjaga nr 16-6/19-0535-002 algatanud KMH. Eelhindangus on toodud, et süvendi rajamise mõju käsitletakse Ülemiste-Kangru projekti KMH käigus. Keskkonnaameti hinnangul tuleks käesoleva projekti eelhindangut täiendada ja välja tuua KMH-s toodud seisukohad, mõjuhindang ning rakendatavad meetmed, mis käsitlevad antud projektiga seonduvat ala. 2. Veekeskkonnariskiga tegevus on vaja registreerida tee või raudtee koosseisu kuuluva silla või truubi ehitamisel avalikult kasutataval veekogul või avalikul veekogul (veeseadus, edaspidi VeeS, § 196 lg 1 ja lg 2 p 4). Projekti kohaselt rajatakse truubid kraavile, mis ei ole veeseaduse kohaselt veekogu (VeeS § 3 lg 4) ning antud truupide rajamisel ei ole seega veekeskkonnariskiga tegevust registreerimine vajalik. 3. Projekti kohaselt on ehituse käigus vajalik süvendisse kogunevat vett ära juhtida. Maa-ameti kaardirakenduse kohaselt on tegemist nõrgalt kaitstud põhjaveega alaga, kus pinnakatte paksus on 0-5 m ning põhjavesi paikneb kõrgusel ca 40 m abs. Süvend ulatub osaliselt allapoole kõrgeimat põhjaveetaset. Keskkonnaamet märgib, et vee erikasutuse keskkonnaluba on vajalik põhjavee ümberjuhtimiseks, välja arvatud juhul, kui tegevus on vajalik õiguspäraselt ehitatud ehitise toimimiseks ja kaitseks (VeeS § 187 p 12 ja § 188 p 2). 4. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et KMH eelhindangus lk 5 toodud alaviited ei vii viidatud dokumentideni. <p>¹ Registreeritud Keskkonnaameti dokumendihaldussüsteemis 23.09.2021 nr 6-3/21/20265 all ² Asukoha koordinaadid X: 658163.6 Y: 548706.8 ³ Keskkonnaministri 30.09.2020 määruse nr 47 „Keskkonnaameti põhimäärus“ § 7 lg 2 p 3 kohaselt annab Keskkonnaamet kooskõlastusi ja nõusolekuid õigusaktides sätestatud juhtudel ja korras. Ehitusseadustiku § 42 lg 7 p 1 sätestab, et pädev asutus esitab ehitusloa eelnõu vajaduse korral kooskõlastamiseks asutusele, kelle õigusaktist tulenev pädevus on seotud ehitusloa taotluse esemega. Antud juhul ei ole ehitusloa taotlus seotud Keskkonnaameti valitseda olevate kaitstavate loodusobjektidega ning looduskaitsealade § 14 lg1 ei kohaldu. Rohkem infot millal tuleb ehitamine kooskõlastada Keskkonnaametiga on leitav siit. ⁴ KeHJS § 22 mõistes</p>	<p>mis käesoleval hetkel on koostamisel. Süvendi terviku rajamisega kaasnevate oluliste mõjude leevendusmeetmed kavandatakse Ülemiste-Kangru lõigu põhiprojektis.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Võtta teadmiseks, et projektialal ei kaasne truupide rajamisega veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimise vajadust. 3. Rail Balticut ületava riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 9,933-10,198 ümberehitamise ja viaduktide ehitamisega ei minda kaevetöödega nii sügavale. Kõige sügavam kaevepunkt projekti järgi on seoses kaldasambaga ca abs 43,15 m. 4. KMH eelhindangus kontrollida ja parandada viited dokumentidele. <p>Otsus: Nõustuda, et Keskkonnaametil puudub käesolevas menetluses õigusaktist tulenev alus ehitusloa kooskõlastamiseks.</p> <p>Esitatud arvamustes osas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arvamusega mitte arvestada. 2. Arvamus võtta teadmiseks. 3. Arvamus võtta teadmiseks. 4. Arvamusega arvestada ning parandada dokumentide viited.
--	---	---

6	Terviseamet 8-1/21-024/22885-2	<p>Küsisite Terviseameti (edaspidi amet) seisukohta seoses Rail Balticut ületava riigitee 2 Tallinn– Tartu–Võru–Luhamaa km 9,933-10,198 ümberehitamiseks ja viaduktide ehitamiseks ehitusloa menetlusse kaasamise ja keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) algatamata jätmise osas.</p> <p>Projekteeritav põhimaantee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 9,933-10,198 lõik asub Rae vallas Harju maakonnas. Projekti eesmärk on Rail Balticu maakonnaplaneeringu järgse Rail Balticut ületava Tartu maantee viadukti ja rajatiste ehitus. Projekt sisaldab olemasoleva riigiteede ümberehitust olemasolevas asukohas, tee katendi ning muldkeha ümberehitust (sh vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), uute sildade ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust. Projekteeritav teelõik külgneb tootmis- ja ärimaadega. Kehtestatud või koostamisel olevaid detailplaneeringuid projekteeritaval teelõigul on neli, kavandatakse äri- ja tootmismaa sihtotstarbega krunte.</p> <p>Keskkonnamõju eelhindangus on muuhulgas välja toodud</p> <ul style="list-style-type: none"> • Välisõhus levivat müra reguleerib atmosfääriõhu kaitse seadus ja müra normtasemeid sama seaduse § 56 lg 4 alusel kehtestatud keskkonnaministri 16.12.2016. a määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ (edaspidi KeM määrus nr 71) lisa 1, mis jõustus 01.02.2017. Vastavalt KeM määrus nr 71 lisas 1 toodule rakendatakse ehitusmüra piirväärtusena ajavahemikul 21.00-7.00 asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaseme. Impulssmüra põhjustavat tööd (nt vaiade rammimine) võib teha tööpäevadel ajavahemikul 7.00-19.00. • Müra normtasemed hoonetes on reguleeritud sotsiaalministri 04.03.2002. a määrusega nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“. Ehitustöödel tuleb tagada, et müratase elamutes ei ületaks normide kohast taset. • Tööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras masinad, mis vähendavad müra ja vibratsiooni tekkimist. Müra ja vibratsioon elamutes ei tohi ületada normide kohast taset. Samuti tuleb ehitamisel lähtuda õigusaktides kehtestatud nõuetest tööde teostamise lubatavate kellaegade osas. • Viadukt rajatakse süvavundamendile, mille ehitamisel kasutatakse vaiade rammimist. Kuna tegemist on olulist vibratsioonitaset põhjustava ehitustehnoloogiaga, siis tuleb ehitustöödel tagada, et vibratsioonitase elamutes ei ületaks normide kohast taset. Eestis on vibratsiooni normtasemed hoonetes reguleeritud sotsiaalministri 17. mai 2002. a määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“. • Maanteelt lähtuvat müra tuleb liikluskoormuse suurenedes ning tee äärde hoonestuse rajamisel täiendavalt mõõta ning vajadusel ehitada müra tõkestavaid rajatisi. <p>Amet on tutvunud esitatud materjalidega ning märgib järgmist:</p> <p>1. Keskkonnamõju eelhindangus (lk 33) on välja toodud järgnev: „Riste projekteerimisel mürauringuid läbi ei viidud, kuna projekteeritud ala lähedal ei paikne ühtegi hoonet.“ Ja veel: „Kavandatava raudtee ja maantee koosmõjus tekkivat müra hinnati RB maakonnaplaneeringute KSH raames, kus eelprojekti täpsustamises viidi läbi müra modelleerimine.“ Põhiprojekti seletuskirjas (lk 18) on välja toodud järgnev: „Müra uuringuid on teostatud raudtee projekti koosseisus. Uuringus arvestati ka teedelt tuleneva müraga. Väljavõtte mürakaardist on toodud lisas 13. OR0300 riste projektilähedal ei paikne ühtegi kaitset vajavat hoonet, mille tõttu ei ole käesoleva teeprojekti koosseisus müratõkkeid projekteeritud“ Esitatud materjalidest ei leidu mürauringut, mürakaarte ega väljavõtteid mürakaartidest (eelpool kirjeldatud lisa 13), seega ei ole ametil võimalik müra täpsemalt analüüsida. Palume väljavõtte mürakaardist (eelpool kirjeldatud lisa 13) edaspidi materjalide hulka lisada.</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. KMH eelhindangut täpsustatakse mürakaardi ja sellega seonduva infoga. Projekti seletuskirja lisa 13 lisada projektimaterjalide pilvelinki. 2. Võtta teadmiseks ja arvestada koosmõjuga tulevaste mürauringute (nt strateegiline mürakaart maanteelõikudes, mida kasutab üle kolme miljoni sõiduki aastas) koostamisel. 3. Lisada ehitusloa kõrvaltingimustesse: Teavitada lähedal asuvaid inimesi müra- ja vibratsioonirikaste tööde teostamisest.
---	-----------------------------------	---	--

	<p>2. Keskkonnamõju eelhindangus (lk 40) on välja toodud järgnev: „<i>Riigimaantee kasutamise seotud liiklusrütm, vibratsioon ja õhusaaste on valdavalt juba olemasolevad mõjud, mida riste rajamine pikaajaliselt ei suurenda.</i>“ Ja veel: „<i>Projektialaga ei piirne elamumaid ega hoonestatud kinnistuid ning projektialale ei ole ette nähtud vajadust müratõkkerajatiste ehitamiseks. Maanteelt lähtuvat müra tuleb liikluskoormuse suurenedes täiendavalt mõõta ning vajadusel ehitada müra tõkestavaid rajatisi. Riigimaantee läheduses tuleb hoonete projekteerimisel ning ehitamisel rakendada ehitiste heliisolatsiooninõuetest tulenevaid tingimusi.</i>“ Ameti hinnangul tuleb rongiliikluse (Rail Baltic) ja autoliikluse koosmõjul tekkivat müra igal juhul uuesti hinnata, kui teed on valminud ja kasutusel. Palume edaspidistes mürauuringutes arvestada käesoleva viadukti kasutamisel tekkiva müraga. Juhul kui müratasemeid müratundlike hoonetega aladel ületatakse, siis tuleb kavandada müra leevendavaid meetmeid.</p> <p>3. Häiringute leevendamiseks tuleb lähedal asuvaid inimesi teavitada müra- ja vibratsioonirikaste tööde teostamisest.</p>	
--	--	--

2.2. Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Põrguvälja tee 27b 65301:001:5933	<p>Kiri 1) Seoses materjali väga suure mahu ja rahalise tähtsusega Põrguvälja Arendus OÜ (Põrguvälja 27b kinnistu) jaoks taotleme vastamise tähtaja pikendamist 30 päevani alates 23.09.2021, st 23. oktoobrini 2021 (laupäev) või 25. oktoobrini 2021a. Soovime ehitusloa väljaandmist arutada avalikul istungil (HMS § 45-1-1), mille toimumisest soovime ette teada saada 10 päeva (HMS § 50-4). Palume esitada meile kogu ehitusloa aluseks olnud dokumentatsioonist ja kirjavahetusest see osa, mis puudutab ehitusloas näidatud RB trassi kaguküljel paiknevat sademeveekraavi ja selle ühendamisega Põrguvälja 27b (jt kinnisasjadelt) lähtuva sademevee kraaviga (HMS § 37-1). Palume need dokumendid esitada hiljemalt 7 päeva enne meile antud vastamistähtaja saabumist.</p> <p>Juhime tähelepanu sellele, et ehitusloa eelnõus on olulised vormilised ja sisulised puudused. Ehitusloa eelnõu teeb viite tee ehitusprojekti nimetusele ja tee ehitusprojekti numbrile, kuid selline viide ei taga ühelgi viisil ehitusloas viidatud nimetuse ja numbriga ehitusprojekti muutumatust. Teisiti öeldes, iga isik võib pärast ehitusloa väljaandmist pealkirjastada ja nummerdada mõne paberi ehitusloas viidatud nimetuse ja numbriga ja väita, et see ongi ehitusloas viidatud ehitusprojekt. Ainult dokumendi numbri ja nimega ei ole võimalik üheselt ja selgelt määratleda ühtegi elektroonilist dokumenti. Seda saab saavutada nt. dokumendi (ehitusprojekti) digitaalallkirjastamise (nt taotleja poolt) ja digitaalallkirjastatud dokumendi sõnumilühendi kaudu, kui see sõnumilühend on ehitusloas (haldusorgani poolt) väljendatud. Ainult selliselt on võimalik elektroonilise dokumendi (tahtmatu, tahtliku) fikseerimine muutuste vastu ajas. Kuhugi serverisse dokumendi üles laadimine ei taga dokumendi muutumatust. HMS § 55-1 kohaselt peab haldusakt (sh. ehitusluba) olema selge ja üheselt mõistetav. Ehitusluba, mis teeb pelgalt pealkirja ja numbriviite ehitusprojektile, ei taga ehitusprojekti muutumatust ja ei ole seetõttu selge. Selline ehitusluba ei vastaks HMS § 55-1 nõutele ja oleks tühine või kehtetuks tunnistatav.</p>	<p>Põhjendus: Kiri 1) Arvamusele vastati eraldiseisva kirjaga. Kirja väljavõte on toodud all.</p> <p><i>Transpordiamet annab ajapikendust vastavalt soovile kuni 25.10.2021. Transpordiamet ei näe vajadust avalikuks istungiks, kuna ei ole suuremat puutumust naaberkinnistutele. Ehitustegevustega ei minda naaberkinnistutele, ei muudeta nende juurdepääsulahendusi ega piirata olemasoleva sihtotstarbe kasutamist.</i></p> <p><i>Transpordiametil ei ole lisainfot kagu küljel paikneva kraaviga, seoses kraavi kuulumisega Rail Balticu projekteerimise ja rajamise mahtu. Projektiga nähakse ette truubi paigaldus perspektiivse kraavi jaoks, kuid truupi antud hetkel kuhugi ei ühendata. Tartu maantee viadukti realiseerimisega ei ole ette nähtud muuta olemasolevat kraavide lahendust ning ei planeerita ühendusi Põrguvälja tee 27b kinnistuga.</i></p> <p><i>Täpsema info saamiseks Rail Balticut puudutavate kraavide kohta palume pöörduda OÜ Rail Baltic Estonia ja RB Rail AS Eesti filiaali poole, kes vastutavad raudtee projekteerimise ja realiseerimise eest.</i></p> <p><i>Transpordiamet ei nõustu seisukohaga, et ehitusloa eelnõus esineks vormilisi või sisulisi puuduseid. Projekt realiseeritakse vastavalt ehitusloas olevale projektile, millel on kindel nimi ja number. Projekti ei muudeta peale ehitusloa väljastamist ning projekt realiseeritakse vastavalt ehitusloas olevale projektile. Transpordiameti hinnangul on väljastatud ehitusloa eelnõu selge ja üheselt mõistetav. Puudub alus arvata, et ehitatakse teistsuguse projekti järgi kui ehitusloa aluseks olev projekt. Teavitame, et antud projekti ehituse tellib Transpordiamet vastavalt ehitusloas toodud projektile.</i></p>

	<p>Kiri 2)</p> <ol style="list-style-type: none"> 23.09.2021 kaasas Transpordiamet (TA) Põrguvälja Arendus OÜ (PA) Rail Balticut ületava riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 9,933-10,198 ümberehitamise ja viaduktide ehitamise ehitusloa (Ehitusloa) menetlusse (Menetlus). PA esitas 04.10.2021 omapoolsed Menetlust puudutavad seisukohad ning palus TA-l pikendada vastamistähtaega kuni 25.10.2021. TA esitas täiendavad seisukohad Kirjas ning pikendas PA vastamistähtaega kuni 25.10.2021. PA küsis ja palus TA-l esitada (HMS § 37-1) kogu Ehitusloa aluseks olnud dokumentatsioonist ja kirjavahetusest selle osa, mis puudutab Ehitusloas näidatud RB trassi kaguküljel paiknevat sademeveekraavi ja selle ühendamisest Põrguvälja 27b (jt kinnisasjadelt) lähtuva sademevee kraaviga (Kraaviga). TA vastas Kirjas, et: „Transpordiametil ei ole lisainfot kagu küljel paikneva kraavi ning kraavi kuulumise osas Rail Balticu projekteerimise ja rajamise mahtu. Projektiga nähakse ette truubi paigaldus perspektiivse kraavi jaoks, kuid truupi antud hetkel kuhugi ei ühendata. Tartu maantee viadukti realiseerimisega ei ole ette nähtud muuta olemasolevat kraavide lahendust ning ei planeerita ühendusi Põrguvälja tee 27b kinnistuga. Täpsema info saamiseks Rail Balticut puudutavate kraavide kohta palume pöörduda OÜ Rail Baltic Estonia ja RB Rail AS Eesti filiaali poole, kes vastutavad raudtee projekteerimise ja realiseerimise eest.“ Selline vastus ja seisukoht on õigusvastane ning kinnitab PA Menetluse kaasamise näilikkust. Haldusorgani ülesanne ja kohustus on Ehitusloa menetlemine vastavalt Eesti Vabariigis kehtivale õigusele. Kui TA-s Eesti Vabariigis kehtiv õigus ei kehti, palume sellest teada anda. Menetluskohustust ei saa haldusorgan täita sellega, et suunab menetlusosalise (nt PA) kolmanda isiku juurde dokumente küsima. Kohustus välja selgitada menetluses olulise tähendusega asjaolud ning vajadusel koguda tõendeid on Transpordiametil (HMS § 6: „Haldusorgan on kohustatud välja selgitama menetletavas asjas olulise tähendusega asjaolud ja vajaduse korral koguma selleks tõendeid“). Haldusorgan ei saa tähtsust omavaid asjaolusid välja selgitamata õiguspärasest haldusmenetlust läbi viia. OÜ-l Rail Baltic Estonia ja RB Rail AS Eesti filiaalil (Rail Balticul) ei ole PA suhtes mitte mingisuguseid kohustusi. OÜ Rail Baltic Estonia ja RB Rail AS Eesti filiaalil on kohustus esitada Transpordiametile tähtsust omavad asjaolud ja tõendid (HMS § 38-3) ning PA peab saama sellised dokumendid Transpordiametilt. TA ei ole arvestanud PA põhjendatud huve, mis rikub HMS §-iga 4-2 TA-le pandud kohustust. Kraavi truubiga mitte ühendamine mõjutab otseselt Põrguvälja 27b ehitusõigust ja sihtotstarbelist kasutamist. Põrguvälja 27b kinnistuga seonduvad ehitusõigused (mida eriplaneering lubab! „ehitusõigust ilmselt ei mõjuta“) saavutatakse ainult sellisel juhul, kui Ehitusloa projekt näeb ette truubi ühendamine kraaviga. Kui Ehitusloa projekt ei võimalda truubi ühendamisest kraaviga ei ole Põrguvälja 27b omanikul võimalik kinnistuga seonduvaid detailplaneeringust ja eriplaneeringust nähtuvaid ehitusõiguseid teostada. Selline PA õiguste rikkumine ei ole lubatav, Ehitusloa projekt peab võimaldama või ette nägema truubi ühendamisest kraaviga. Kui Ehitusloa projekt ei näe ette kraavi ühendamisest truubiga, ei anna Rae vald PA-le kraavi ehitusluba. Seega Ehitusluba rikub oluliselt PA omandipõhiõigust ja ehitusõiguseid sellega, et ei arvesta PA 	<p>Kiri 2)</p> <p>Põrguvälja Arendus OÜ on esitanud arvamuse, et ehitusloaga tuleks ette näha Põrguvälja 27b jt kinnisasjadelt lähtuva kraavi ühendamine truubiga, kuna kui ehitusloa projekt ei võimalda truubi ühendamisest kraaviga, ei ole Põrguvälja 27b omanikul võimalik kinnistuga seonduvaid detailplaneeringust ja eriplaneeringust nähtuvaid ehitusõiguseid teostada.</p> <p>Ehitusloa andmisel lähtutakse Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, mille kehtestas riigihalduse minister 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41. Ehitusloaga ei nähta ette ehitustegevust naaberkinnistutele, ei muudeta nende juurdepääsulahendusi ega piirata olemasoleva sihtotstarbe kasutamist. Projektiga nähakse ette truubi paigaldus perspektiivse kraavi jaoks, kuid truupi antud hetkel kuhugi ei ühendata. Tartu maantee viadukti realiseerimisega ei ole ette nähtud muuta olemasolevat kraavide lahendust ning ei planeerita ühendusi Põrguvälja tee 27b kinnistuga.</p> <p>Siinkohal juhime tähelepanu et Põrguvälja Arendus OÜ poolt planeeritav kraav paikneb Rail Balticu raudtee trassikoridoris, mis on määratud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 „Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“.</p> <p>Rail Balticut ületava riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 9,933-10,198 ümberehitamise ja viaduktide ehitamise järgselt ei muutu olemasolev sademevee süsteemide lahendus. Põrguvälja Arendus OÜ poolt planeeritav kraav paikneb riigiteemaalt väljas, ehitusluba ei mõjuta mingil viisil Põrguvälja Arendus OÜ poolt planeeritava kraavi realiseerimist. Transpordiametil ei ole kohustust projekteerida arendajale vajaminevaid tehnoarajatisi.</p> <p>Põrguvälja Arendus OÜ huve ehitusluba ei mõjuta.</p> <p>Otsus: Kiri 1) Arvamus võtta teadmiseks. Kiri 2) Arvamusega mitte arvestada. Kraavi lahendust projektiga ei muudeta.</p>
--	---	--

		<p>huve, omandit ja Põrguvälja 27b detailplaneeringuga ning ka eriplaneeringuga lubatud ehitusõigust.</p> <p>7. Raudtee ja truubi rajamisega saaks Rail Baltic vm hilisem raudteerajatise omanik parimal juhul rajatise omandi ja rajatise kaitsevööndist tulenevad õigused ja kohustused (Kaitsevööndi Õigused Ja Kohustused). Kuna Rail Baltic ei ole veel ühegi sellise rajatise omanik, on Rail Baltic sisuliselt asjassepuutumatu isik ja talle Kaitsevööndist Õiguseid ei ole. Parimal juhul saab Rail Balticule kuuluda mingi ebamäärane (seaduses sätestamata) ooteõigus Kaitsevööndi Õigustele Ja Kohustustele (Ooteõigus). Aga ka sellisel juhul ei saa Ooteõigus olla suurem ja PA-d kahjustavam kui Kaitsevööndi Õigused ja Kohustused seda oleks. Teisisõnu, täna on PA-l Rail Balticu ja TA suhtes vähemalt sellised õigused, mis PA-l oleks, kui Rail Balticul oleks raudtee omandist tulenevad Kaitsevööndi Õigused Ja Kohustused. Peamine Kaitsevööndi Õigus ja Kohustus PA-le on keeld kaitsevööndis ehitada ilma Rail Balticu nõusolekuta (EhS § 70). „Suuremat“ õigust Rail Balticul olla ei tohiks, sest Ooteõigus ei saa olla suurem kui Kaitsevööndi Õigus. Kaitsevööndis saab kinnisasja omaniku (PA) õigust oma kinnisasja sihtotstarbeliselt kasutada piirata üksnes ohutuse ja ehitise toimivuse tagamiseks (EhS § 70 lg 1). Piirangud ei ole lubatud Rail Balticu projekteerimistegevuse prioriteetide, rahastamise, ajanappuse ega ühelgi muul põhjusel. Kraavi mitte ühendamine truubiga ei ole kuidagi seotud raudtee ohutuse ega toimivuse tagamisega. Dokumendi „Harju maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ seletuskiri lk 103-104 p 12 ütleb, et „Vaikapi DP [sh. Põrguvälja 27b] planeeringuala jääb peaaegu kogu ulatuses trassi koridori, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Kruuntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.“. Eesti keeles tähendab sõna „ilmselt“ „ilmselget“, st eriplaneering ei näe ilmselgelt ette ühtegi ehitusõiguse piirangut Põrguvälja 27b kinnisasjale. Eriplaneeringut peab sellise eesmärgi saavutamise nimel täitma. Isegi olukorras, kus raudtee kaitsevöönd kehtiks, peab kaitsevööndist tulenev omaniku (PA) õiguste rikkumine TA poolt olema minimaalne (EhS § 70-5-1). St. kui haldusorgan teostab ehituskeelu vööndi kehtestamise osas Ooteõigust, tuleb seda teha viisil, mis PA omandiõiguse teostamist väldib (sh. lubab kraavi ühendamist truubiga).</p> <p>8. Oleme valmis oma õiguseid kaitsma halduskohtus. Informeerime, et PA-l on sõlmitud üürileping, mille täitmine võib õigusvastase Menetluse tõttu olla võimatu, ja tuua PA-le kahju summas vähemalt 1 miljon eurot.</p> <p>9. Taotleme, et TA nõuaks Ehitusloa projekti muutmist (või Ehitusloa andmist kõrvaltingimusega) selliselt, et see lubaks Põrguvälja 27b jt. kinnisasjadelt lähtuva kraavi ühendamist truubiga.</p>	
2	<p>Esindaja: Capital Mill OÜ Rukki tee 24 Rukki tee 26 Rukki tee 28 Rukki tee 30 Rukki põik 2</p>	<p>Täname informeerimast. Oleme valmis projekti kooskõlastama, kui saame vastused ja lahendused allolevale.</p> <p>- Millal valmib kõnealune Tartu mnt viadukt ning kuidas on lahendatud ehitusaegne transport, materjalide ladustamine jmt?</p> <p>- Kuidas tagatakse ligipääsud kogu alale, sh Rukki tee kinnistutega kaasnevatele muudele kinnistutele ning RB-ga seotud sõiduteedele ja autoprakklassidele?</p>	<p>Põhjendus: Kinnistuomanikule helistati üle ning arutleti tekkinud küsimused läbi. Lisaks saadeti eraldi e-kirjaga küsimustele vastused. Kirja väljavõte on toodud all.</p> <p>1) Millal valmib kõnealune Tartu mnt viadukt ning kuidas on lahendatud ehitusaegne transport, materjalide ladustamine jmt?</p>

<p>65301:001:2897 65301:001:2899 65301:001:2902 65301:001:2904 65301:001:2909</p>	<p>- Millise lahendusega ning millal ehitatakse Rukki tee viadukt?</p> <p>- Kuidas lahendatakse Rukki teele kavandatud trassid (vee-, kanalisatsiooni-, sadevee-, elektri-, gaasitorustikud ja -ühendused jm)?</p> <p>- RB trass läbib Rukki tee kinnistuid. Seni on trassi alla jäävate maatükkide omandamise protsess endiselt pooleli.</p> <p>Vajame kiireid lahendusi, kuna RB trassi tõttu ei väljasta Rae vald ehituslubasid juba hulk aastaid. Sellist olukorda ei osanud me ette näha ning mõju äriks on olnud negatiivne. Kohtume ja arutame. Milliseid aegu saate pakkuda?</p>	<p><i>Tee ehitustööd toimuvad 2021-2023. aastal vastavalt projektile „PÕHIPROJEKT DPS1 ÜLEMISTE-KANGRU TALLINN-TARTU-VÕRU-LUHAMAA RISTE“ (töö nr RBDTDEEDS2DPS1). Ehitusaegse transpordi, materjalide ladustamise jmt eest vastutab tulevane töövõtja, kes on kohustatud organiseerima eelpool mainitud tegevused.</i></p> <p>2) Kuidas tagatakse ligipääsud kogu alale, sh Rukki tee kinnistutega kaasnevatele muudele kinnistutele ning RB-ga seotud sõiduteedele ja autopraklasse? <i>Juurdepääsud ümbritsevatele aladele on planeeritud läbi kavandatava Rukki tee (kohalik tee) ja kõrvalmaantee nr 11330 Järveküla-Jüri. Antud projekt ei käsitle ei Rukki teed ega kõrvalmaantee nr 11339 Järveküla-Jüri ümberehitust.</i></p> <p>3) Millise lahendusega ning millal ehitatakse Rukki tee viadukt? <i>Kohalike teede Rail Balticu ristumiste küsimustega palume pöörduda Rail Baltic Estonia poole.</i></p> <p>4) Kuidas lahendatakse Rukki teele kavandatud trassid (vee-, kanalisatsiooni-, sadevee-, elektri-, gaasitorustikud ja -ühendused jm)? <i>Käesoleva projektiga lahendatakse ainult riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa rist, mis hakkab tulevikus ületama Rail Balticu raudtee trassi. Projektiga lahendatakse ainult riigi teemaal paiknev sidetrass, mille ümberehitus on riste rajamiseks vajalik. Ülejäänud tehnoõrgud, mis jäävad antud projekti mahust välja lahendatakse Rail Balticu raudtee projektiga.</i></p> <p>5) RB trass läbib Rukki tee kinnistuid. Seni on trassi alla jäävate maatükkide omandamise protsess endiselt pooleli. <i>Riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa riste paikneb riigi teemaal ning lisa maavajadust ei ole selle realiseerimiseks ette nähtud. Rail Balticu raudtee trassi jaoks vajalike maade omandamisega tegeleb Maa-amet. Täpsustavate küsimustega Rail Balticu raudtee maa omandamisega palume pöörduda Rail Baltic Estonia ja Maa-ameti poole.</i></p> <p>Otsus: Arvamus võtta teadmiseks.</p>
---	--	---

2.3. Piirnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade osas ehitusloa menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul ehitusloa eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi ehitusloa eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 42 lg 9).

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Põrguvälja tee 31	65301:002:0151
Põrguvälja tee 29	65301:002:1683

* 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).