

# JÕELÄHTME VALLAVALITSUS

Maanteeamet Teie 02.06.16 nr 15-5/16-00057/036

[info@mnt.ee](mailto:info@mnt.ee) 01.03.16 nr 19-2/14-00098/125

01.12.15 nr 19-2/14-00098/123

Meie 21.07.2016 nr 7-2/2567-1

**Ettepanekutest koostatavasse Jõelähtme valla üldplaneeringusse**

Täname, et olete Jõelähtme valla üldplaneeringuga tutvunud.

Üldplaneeringu esialgse eskiislahenduse avalikustamisele (nov-dets 2015) järgnevalt, samuti mais 2016 toimunud eskiislahenduse avalikustamise ajal ja sellele järgnevalt on laekunud rida ettepanekuid ja seisukohti. Vallavalitsus pidas oluliseks nende koondamist ja koosmõjus analüüsimist, et kujundada ühtsed seisukohad. Vabandame, et seetõttu on vastus Teile mõnevõrra viibinud.

1. *Määrata planeeritava alal paiknevate olevate riigiteede koridoride laiuseks 20 m mõlemale poole tee teljest seoses vajadusega perspektiivseks riigiteede rekonstrueerimiseks (ristmike ümberehitus, teede laiendamine, kraavide rajamine, lisaradade ehitus, jalgratta ja jalgteede rajamine riigitee kõrvale jne) lähtudes EhS § 97 lg 1. Nimetatud koridoris näha ette ehitusseadustiku lisa 1 alusel ehitusloakohustuseta ehitiste ehitusteatistele või projektidele Maanteeameti seisukoha küsimine või nõusoleku taotlemine. Selgituseks, et ehitusloa kohustusega ehitiste osas tuleb tee kaitsevööndis taotleda Maanteeameti nõusolek vastavalt EhS § 70 lg 3.*

Jõelähtme vald jääb endiselt seisukoha juurde, et nõue määrata riigiteede koridoride laiuseks 20 m mõlemale poole tee teljest ei ole õigustatud ja põhjendatud. Vastavalt Ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 71 ja § 72 on reguleeritud tee kaitsevöönd ja seal tegutsemine. Riigiteede koridori määramine tee teljest 20 m laiuselt on põhjendatud, juhul kui on tegemist konkreetse olukorraga. Palume täpsustada, millistele teedele, millistel lõikudel peate vajalikuks lisaks tee kaitsevööndile määrata eelnimetatud koridor.

Teie poolt viide EhS § 97 lõikele 1 ei ole asjakohane (§ 97 lg 1 - Teed ja tee toimimiseks vajalikud rajatised tuleb hoida korras viisil, et need vastaksid nõuetele ning tagatud oleksid tingimused ohutuks liiklemiseks). Kuna EhS ei reguleeri ehitusloakohustuseta ehitiste rajamist (st ehitisealuse pinnaga kuni 20 m2 ja kõrgusega kuni 5 m puudub ka ehitisteatise esitamise kohustus), ei saa kohalik omavalitsus üldplaneeringuga seada seadusest rangemaid nõudeid. Üldplaneeringus vastava tingimuse sätestamine (täiendava teekoridori/tehnoloogilise vööndi määramine ja selle ulatuses ehitusloakohustuseta hoonete korral seisukoha küsimine või nõusoleku taotlemine) on rangem õigusaktidega seatud normidest ja sätetest, millega ei saa nõustuda.

1. *Juhime tähelepanu, et eritasandiliste liiklussõlmede puhul põhimaanteel 1 Tallinn-Narva (E20) on käesolevalt hetkel tegemist võimalike asukohtadega, mis täpsustuvad teostatavuseuuringu käigus Maanteeameti ja Jõelähtme Vallavalitsuse koostöös. Samuti täpsustuvad koostöös kogujateede asukohad. Erandiks on põhjapoolne kogujatee asukoht, mille asukoht tuleb kindlaks määrata üldplaneeringuga seetõttu, et paikneb veekogu ehituskeeluvööndis ja see asjaolu võib jääda realiseerimisel takistuseks. Teatavasti ehituskeeld ei laiene kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele (LKS § 38 lg 5 p 10).*

Seletuskirja ptk 5.6.1 korrigeeritakse järgmiselt:

Juurdepääsu tagamiseks külade hoonestatud aladele, kinnistutele ja üksikutele majapidamistele planeeritakse ühendusteed[[1]](#footnote-1) põhimaantee äärde. Üldplaneeringuga määratakse põhjapoolse ühendustee asukoht, teiste ühendusteede asukohti võib edaspidi Maanteeameti ja valla koostöös täpsustada. Lisaks ühendusteedele planeeritakse eritasandilise liiklussõlme võimalik asukoht põhimaantee ristumisel Jõelähtme-Kostivere teega (nr 11109) või Jõelähtme teega (nr 11259, mis täpsustub teostatavuseuuringu käigus Maanteeameti ja valla koostöös.“

1. *Täiendada varemesitatud punkt 5 (Põhimaanteele 1 Tallinn-Narva (E20) uusi samatasandilisi ristmikke ja mahasõite ei kavandata.) selgitusega, et likvideerimisel on liiklusohtlikud vasak- ja tagasipöörded ning edaspidi suletakse mahasõidud Narva maanteelt. Maanteeamet võib liiklusohutuse kaalutlusel sulgeda olevaid mahasõite ja tagasipöördekohti säilitades kinnistule juurdepääsu senise maakasutuse otstarbeks.*

Seletuskirja ptk 5.6.1. korrigeeritakse järgmiselt:

„Tallinn-Narva põhimaantee näol on tegemist riigi ühe põhimaanteega, mis ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktiga. Lähtuvalt põhimaantee funktsioonist on põhimaanteel prioriteetseks läbiv liiklus ning kiire ühenduse tagamine regioonide vahel.

Liiklusohutuse ja sõidusujuvuse tagamise eesmärgil põhimaanteele samatasandilisi ristmikke ja mahasõite ei planeerita. Liiklusohutuse kaalutlusel võib sulgeda olemasolevaid mahasõite ja tagasipöördekohti[[2]](#footnote-2) vaid juhul, kui säilib kinnistutele juurdepääs senise maakasutuse otstarbeks.“

1. *Määrata teede ja tänavate asukohad, planeeringualadele juurdepääsud ning liikluskorralduse üldised põhimõtted (13.10.14 kiri nr 15-4/14-00241/493 punktid 1, 3 ja 7). Kirjutada üldised põhimõtted seletuskirja so vältida liikluskorralduslikult otse maanteega seotud piirneva ribana kulgeva asustuse teket; vältida liiklusele olulist mõju avaldava arendusega seotud pendelliikluse (nt kaubanduskeskused) kavandamist väljapoole keskuse tegevusala, asustuse ühendamine teedevõrguga tuleb kavandada lähtuvalt tee funktsioonis, vältida kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega), juurdepääsud lahendada ühiste ristumiskohtadena, nt juurdepääsud koondatakse planeeringuala siseseks kogujateeks.*

Seletuskirja ptk 5.6.1. korrigeeritakse järgmiselt:

* maha- ja pealesõidud teele lahendatakse ühiselt, nt juurdepääsud koondatakse planeeringuala siseseks kogujateeks;
* välditakse kohaliku liikluse segunemist pikamaaliiklusega (transiitliiklusega);
* arendustegevuse kavandamist soodustada pendelrände vältimist. Väljapoole keskuse tegevusala nt kaubanduskeskuse kavandamisel hinnata detailplaneeringu koostamisel või projekteerimistingimuste väljastamisel mõju liikluskorraldusele;
* riigimaanteede kaitsevööndisse müra- ja saastetundlike hooneid üldjuhul ei kavandata, kui pole saadud detailplaneeringule või muule ehitamise aluseks olevale dokumendile muu sisuga Maanteeameti nõusolekut. Juhul, kui riigiteega külgneval alal planeeritakse müra- ja saastetundlike alasid, tuleb arendajal tarvitusele võtta ning finantseerida liiklusest tuleneva müra jm kahjuliku mõju leevendavad meetmed;

Jõelähtme vald jääb varem kajastatud põhimõtte juurde, et elamu- ja ettevõtlusalade sisene teedevõrk koos jalg- ja jalgrattateedega lahendatakse elamu- ja ettevõtlusalade kohta koostatava detailplaneeringuga tulenevalt krundijaotusest või projekteerimistingimustega. Arvestades Jõelähtme valla asustusstruktuuri ei saa nõustuda Maanteeameti ettepanekuga vältida liikluskorralduslikult otse maanteega seotud piirneva ribana kulgeva asustuse teket. Oleme juba varasemalt selgitanud, et asustust suunates on välditud uute nö põllukülade teket ning tihendatakse ja laiendatakse olemasolevaid tiheasustusalasid ja hoonestatud külakeskusi. Ka ehitamiseks hajaasustuses seatakse maakasutus- ja ehitustingimused, kus uue majapidamise rajamine tuleb siduda olemasoleva teedevõrguga. Jõelähtme valla asustuse paiknemise analüüsile tuginedes, saab väita, et paljuski on olemasolev asustus külades ja tiheasustusaladel koondunud ribana piki teid ning seda ka Rebala muinsuskaitsealal, mille peamine väärtus on piirkonna ajalooline asustusmuster - suhteliselt hästi säilinud külade, teede, põllumassiivide omavaheline paigutus ehk maakasutuse struktuur.

Väljaspool tiheasustusalasid ja hoonestatud külakeskusi välditakse hajaasustuses uute elamugruppide loomist piki maanteed (tingimus seletuskirja ptk 3.3 Hajaasustusala: *üldilmelt piirkonda sobivat elamut koos abihoonetega võib rajada väljakujunenud asustusstruktuuri toetamise eesmärgil[[3]](#footnote-3) olemasolevast majapidamisest (hoonestatud õuealast, mis koosneb põhihoonest ja mille juurde võivad kuuluda ka abihooned) kuni 200 m kaugusele tingimusel, et tagatud on juurdepääs olemasoleva teedevõrgu kaudu*). Seega üldplaneeringuga asustuse suunamine põhineb jätkusuutlikul lähenemisel, mis väldib uue taristu tarbetut rajamist.

1. *Kirjutada tehnovõrke puudutav põhimõte seletuskirja (punkt 8). Lisaks juhime tähelepanu riigitee lähedusse planeeritavatele mistahes otstarbega mastidele, mille kaugus riigitee muldkehast peab olema vähemalt võrdne selle posti või masti kõrgusega võttes aluseks majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määrus nr 106 vastu võetud „Tee projekteerimise normide“ lisa „Maanteede projekteerimisnormid“ p 8.2.„Õhuliinide paigutamine“ lg 2. Tuuliku puhul tuleb masti kõrgusele lisada tiiviku laba pikkus. Eeltoodust tulenevalt, palume planeeringu seletuskirja lisada tingimus, et riigiteega külgneval alal (sh väljaspool tee kaitsevööndit) kooskõlastada kõrgemate kui 30m rajatiste planeeringud, projekteerimistingimused ja ehitusprojektid Maanteeametiga.*

Seletuskirja ptk 5.6.1. korrigeeritakse järgmiselt:

„Teega paralleelselt kulgevad tehnovõrgud peavad reeglina paiknema väljaspool mullet (v.a mulde drenaaž), nii et nende ehitus-, remondi- või puhastustööd võimalikult vähe häiriksid liiklust. Lisaks tuleb arvestada riigiteede alusel maal ja kaitsevööndis õigusaktides esitatud nõuetega[[4]](#footnote-4).

Riigitee lähedusse planeeritavate mistahes otstarbega mastide püstitamisel peab nende kaugus riigitee muldkehast olema vähemalt võrdne selle posti või masti kõrgusega. Riigitee muldkehale lähemale posti või masti püstitamine, mille kõrgus on suurem, kui objekti kaugus riigitee muldkehast, kooskõlastatakse eelnevalt Maanteeametiga.“

1. *Palume arvestada, et üldplaneeringu seletuskirjas punkt 5 all toodud Polügooni I tee kandmine riigiteede nimekirja ei ole asjakohane.*

Üldplaneeringut on korrigeeritud. Üldplaneering teeb ettepaneku lisada Polügooni I tee (Kalevi tee, nr 2450429) kohalike teede nimekirja.

1. *Juhime tähelepanu, et Maanteeamet lähtub teedevõrgu arendamisel Vabariigi Valitsuse 16.10.2013.a. korraldusega nr 448 vastu võetud „Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020“* [*http://www.mkm.ee/riigimaanteede-teehoiukava-aastateks-2014-2020/*](http://www.mkm.ee/riigimaanteede-teehoiukava-aastateks-2014-2020/) *toodust.*

Võetud teadmiseks. Seletuskirja ptk 5.6.1 sisaldab viidet teehoiukavale.

1. *Joonise paremaks arusaamiseks tähistada riigiteedevõrk loetavamalt, sh riigiteede numbrid.*

Nõustume, teedevõrgu loetavust joonisel parendatakse, numbrid lisatakse.

1. *Uuendada kaardil teede ja tehnovõrgud Maardu lõunakarjääri detailplaneeringu teedevõrk koos Võerdla tagasipöörde eskiislahendusega.*

Teedevõrk uuendatakse.

Muudatused viiakse sisse enne materjalide esitamist kooskõlastamiseks.

Lugupidamisega

(digitaalselt allkirjastatud)

Andrus Umboja

vallavanem

Marica Sepp

[Marica.sepp@joelahtme.ee](mailto:Marica.sepp@joelahtme.ee), 6054851

1. Vastavalt Majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrus nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“ on ühendustee liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee.. [↑](#footnote-ref-1)
2. Selgitus, et likvideerimisel on liiklusohtlikud vasak- ja tagasipöörded ning edaspidi suletakse mahasõidud Tallinn-Narva maanteelt [↑](#footnote-ref-2)
3. Üldplaneering väärtustab väljakujunenud asustusstruktuuri ning väldib uute nö põllukülade teket. Seetõttu on hajaasustuses uute majapidamiste rajamine seotud juba ehitatud keskkonna ehk hoonestuse paigutusega. Seatud tingimus (kuni 200 m) aitab säilitada väljakujunenud asustusstruktuuri ning toetab väärtusliku põllumajandusmaa säilimist, andes samas võimaluse arendustegevuseks samaaegselt hajakülade elujõulisuse säilitamisega. [↑](#footnote-ref-3)
4. „Maanteede projekteerimisnormid“ peatükk 8 „Tehnovõrgud“. [↑](#footnote-ref-4)