



Jõelähtme Vallavalitsus  
kantselei@joelahtme.ee  
Postijaama tee 7  
74202, Harju maakond, Jõelähtme  
vald, Jõelähtme küla

Teie 15.11.2024 nr 6-4/4504-4

Meie 16.12.2024 nr 7.2-2/24/4491-5

### **Hansuli maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu detailplaneeringu kooskõlastamata jätmine**

Olete taotlenud Transpordiametilt korduvat kooskõlastust Harju maakonna Jõelähtme valla Haapse küla Hansuli maaüksuse ja lähiala detailplaneeringule (katastritunnus 24501:001:2284, edaspidi *planeering*).

Hansuli maaüksuse jagamiseks elamumaa kruntideks ning moodustatavatele kruntidele hoonestusalade ja ehitusõiguste määramiseks üksikelamute ja abihoonete püstitamiseks.

Planeeritav ala külgneb riigiteega nr 11266 Kiiu-Kaberneeme tee (edaspidi *riigitee*) km 6,430-6,620.

Oleme jätnud planeeringu kooskõlastamata 18.10.2024 kirjaga nr 7.2-2/24/4491-3 põhjusel, et esitatud lahendus oli vastuolus 23.12.2022 kirjaga nr 7.2-2/22/27207-2 väljastatud seisukohtadega planeeringu koostamiseks.

Korduvaks kooskõlastamiseks esitatud planeeringu lahendust on küll korrigeeritud, kuid selles esinevad jätkuvalt puudused ja vastuolud järgmistes punktides.

PlanS § 126 lg 1 punkti 7 alusel on planeeringu ülesandeks määrata planeeringuala liikluskorralduse põhimõtted.

1. Meie kirja p 1 oleme märkinud, et *Metsalauri kinnistu (katastritunnus 24501:001:2285) kui Haapse tee 30 kinnistu (katastritunnus 24505:001:1620) olemasolevate ristumiskohtade likvideerimise ja uute ristumiskohtade asukoha osas tuleb teha koostööd nimetatud kinnistute omanikega.*

Planeeringu materjalide koosseisust ei selgu, kas kõnealuste kinnistute omanikega on tehtud koostööd. Palume täpsustada planeeringu materjale. Rajatavatelt ristumiskohtadelt on vajalik tagada juurdepääs nii Metsalauri kinnistule (katastritunnus 24501:001:2285) kui ka Haapse tee 30 kinnistule (katastritunnus 24505:001:1620), sest eraldi ristumiskohtade rajamine nimetatud kinnistutele ei ole riigitee toimivuse ja ohutuse seisukohalt sobilik ning juurdepääsude võimaluseta jäämine võib riivata kõnealuste maaomanike huve. Õiguslikult siduvas vormis sõlmitud kokkulepped (sobib kas digitaalselt või tavaliselt allkirjastatud planeeringu põhijoonis koos kuupäevaga) tuleb lisada planeeringu korduvaks kooskõlastamiseks esitatavale lahendusele.

2. Meie kirja p 2 oleme märkinud, et *Planeeringu põhijoonisel näidatud liikluskorralduslik lahendus pole üheselt loetav ning seetõttu on vastuolus seletuskirjas p 4.6. „Tee maa-alade ja liikluskorralduse määramine“ tooduga. Joonisel on endiselt kinnistuid, millele pole võimaldatud uut juurdepääsu.*

Planeeritud uus tee võimaldab juurdepääsu Hansuli katastriüksusest lõunakaare suunas paiknevatele Hundilepiku, Mardi-hansu ja Metsalauri katastriüksustele ning läbi Metsalauri katastriüksuse kavandatud sõidutee lõigu kaudu Metsalauri tee 1, Metsalauri tee 3, Metsalauri tee 5, Metsalauri tee 7 ja Metsalauri tee 9 katastriüksustele. Hansuli katastriüksusest 11266 Kiiu - Kaberneeme tee suunas jäävale Uus-Endli (24505:001:0761) jmt katastriüksusele juurdepääsu läbi Hansuli maaüksuse ette ei nähta.

Samas kirja punktis oleme selgitanud, et liikluskorralduslik lahendus peab olema terviklik, mistõttu tuleb kõikidele kinnistutele, millele on planeeringu raames ette nähtud uued juurdepääsud, lisada juurdepääsu tähistav tingmärk (tavaliselt „kolmnurk“) ning vastav selgitus.

Selleks on vajalik, kas planeeringu aluseks olev geodeetiline alusplaan mõõdistada laiemalt, mis võimaldab hinnata planeeringulahenduse sobivust või koostada eraldi skeem kavandatavate juurdepääsude kujutamiseks. Juurdepääsude kujutamiseks võib kasutada Maa-ameti väljavõtet.

Planeeringu materjalide koosseisu lisada endiselt puuduolev ja seletuskirjas kirjeldatud T-Model OÜ koostatud planeeringu liikluskorralduslahendus.

3. Meie kirja p 3 oleme märkinud, et *kergliiklusteede kavandamisel on sobilik ette näha ohutud teeületused ning jalakäijate ohutuse tagamiseks tuleb jalgteed siduda tõmbepunktidega ning ühendada bussipeatustega.*

Meie hinnangul planeeringu põhijoonisel näidatud jalgratta- ja jalgte (edaspidi *JJT*) lahendust piisavalt analüüsitud. Kuna *JJT* lahenduses esineb mitmeid puuduseid (nt erinevad kaugused riigiteest, teeületuskohad, ootelade kaugused/laiused jms).

Korrektse ruumivajaduse hindamiseks (paika panemiseks), ohutu liiklulahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõttele vastava projektlahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10) tuleb planeeringu koostamisse kaasata teedeinsener kui eriteadmistega isik (PlanS § 4 lg 6). Oluline on arvestada, et planeering on ehitustegevuse elluviimiseks, mistõttu on edasiste vaidluste ära hoidmiseks vajalik paika panna täpne ruumivajadus.

Sobiva *JJT* lahenduse (k.a teeületuskohtade) leidmiseks juhendada [kergliiklustaristu kavandamise juhendi](#) nõuetest (edaspidi *juhend*).

4. Olete teinud ettepaneku vähendada riigitee kiiruspiirangut olemasoleva 90 km/h pealt 70 km/h peale, kuna riigitee on selles lõigus käänuline ning nähtavus seetõttu piiratud.

Me ei soovita kiirusepiirangut rakendada sellistel teedel (madala sagedusega kõrvalmaantee, kogu tee ulatuses kurviline ja teega kulgev ala kõrghaljastust täis), kus liiklejad on valinud sobivad sõidukiirused vastavalt sellele keskkonnale, mida kõrvalmaantee läbib. Mõõtmistulemused on näidanud, et liiklejad sõidavad sellel teel keskmiselt 60-70 km/h kiirustega, vajadusel valides väiksemad sõidukiirused või sellest suuremad. Kiirusepiirangu märkide paigaldamisel on liiklejatel kombeks usaldada seda lubatud suurima piirkiiruse numbrit ja võib juhtuda, et siis lõpetatakse autoroolis sobiva kiiruse valimine ning sõidetakse lubatud suurima piirkiiruse numbrilise väärtuse järgi.

Sellistes olukordades oleme kasutanud soovitusliku sõidukiiruse liiklusmärke nr „556“ koos vastavate hoiatusmärkidega. Seda kooslust võib ka siin rakendada.

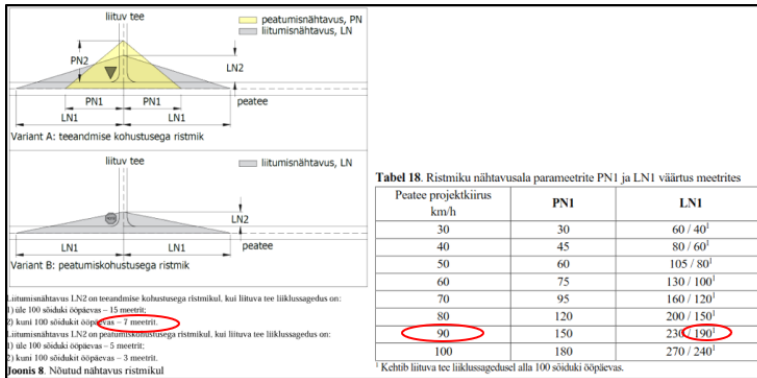
Eeltoodust tulenevalt tuleb planeeringu materjale korrigeerida. Täpsustada *JJT* vähima ohutusriba laiust vastavalt juhendile ja ristumiskoha nähtavuskolmnurga ulatust vastavalt normidele. Lähtudes seejuures kiiruspiirangust 90 km/h.

Tabel 4. Kergliiklustee ohutusriba vähim laius.

Sõidutee projektkiirus, km/h	Sõidutee liiklussagedus, sõidukit ööpäevas	Kergliiklustee on sõiduteest eraldatud ohutusribaga <sup>1</sup>		Kergliiklustee külgneb vahetult sõiduteega ja on eraldatud äärekiviga <sup>2</sup>
		Üldjuhul valitav	Erandjuhul lubatud	
30 - 50	≤ 6000	≥ 5 m	≥ 3 m	≥ 0,50 m
	> 6000		-	
60	< 1500	≥ 7 m	≥ 3 m	≥ 0,75 m
	1500...6000		≥ 5 m	
	> 6000		-	
70	≤ 1500	≥ 7 m	≥ 5 m	≥ 1,00 m
	> 1500		-	
80	≤ 1500	≥ 7 m	≥ 5 m	Ei ole lubatud
	> 1500		-	
90 ja 100	≤ 6000	≥ 9 m	≥ 7 m	
	> 6000		-	
110 ja 120	Ei sõltu	≥ 12 m	-	

<sup>1</sup>Kaugus mõõdetuna sõidutee servast

<sup>2</sup>Kaugus äärekivi sõiduteepoolsest servast.



5. Meie kirja p 5 oleme märkinud, et Ehs § 72 lg 1 p 5 ja § 70 lg 2 p 1 on riigitee kaitsevööndis keelatud teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandustööd ning ohustada ehitist ja selle korrakohast kasutamist.

Olete selgitanud, et 2022. aastal on diplomeeritud hüdrotehnikainsener Mart Poola koostanud eksperthinnangu Haapse külas asuva oja /kraavi veerežiimi muutuste põhjustest ja selle tagajärgedest. Tutvuksime hea meelega koostatud eksperthinnanguga. Palume lisada nimetatud dokument korrigeeritud planeeringu materjalide koosseisu.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jana Prost

peaspetsialist

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa:

- Lisa 1. 20241115\_Hansuli\_DP\_SELETUSKIRI
- Lisa 2. Hansuli\_DP\_PÕHIJÕONIS

Jana Prost

5792 4753, Jana.Prost@transpordiamet.ee