

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1.	Maa- ja Ruumiamet  Kiri nr: 27.01.2026 nr 6.2-2/3168	Maa- ja Ruumiametile (edaspidi MaRu) on edastatud kooskõlastamiseks projekteerimistingimuste eelnõu Harju maakonnas Saue vallas Munalaskme külas 11380 Riisipere-Vasalemma tee katastriüksusel (tunnus 51802:001:0042) Riigitee 11380 Riisipere-Vasalemma tee km 8,299 asuva Munalaskme silla ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks (registreeritud MaRu dokumendihaldussüsteemis nr 6-3/26/961). Munalaskme sild (nr 134) on rajatud üle maaparandusehitise Munalaskme oja (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4109960020000/001). MaRu maaparanduse osakond kooskõlastab Harju maakonnas Saue vallas Munalaskme külas 11380 Riisipere-Vasalemma tee km 8,299 asuva Munalaskme silla ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste eelnõu alljärgnevatel tingimustel: 1. Tagada maaparandussüsteemi eesvoolu (Munalaskme oja) nõuetekohane toimimine. 2. Ehitusprojekt kooskõlastada MaRu-ga.	<b>Otsus:</b> 1. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks. 2. Tagada maaparandussüsteemi eesvoolu (Munalaskme oja) nõuetekohane toimimine. 3. Kooskõlastada ehitusprojekt MaRu-ga.

2. ARVAMUSED

2.1.Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1.	Keskkonnaamet 28.01.2026 nr 6-2/26/1353-2	Esitasite Keskkonnaametile ehitusseadustiku § 31 lg 4 alusel kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks Transpordiameti korralduse „projekteerimistingimuste andmine riigitee 11380 Riisipere-Vasalemma tee km 8,299 asuva Munalaskme silla ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks“ eelnõu. Projekti eesmärk on riigitee nr 11380 Riisipere-Vasalemma tee km 8,299 asuva Munalaskme silla (134) ümberehituse põhiprojekti koostamine olemasoleva silla ümberehitamiseks, et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada silla kandevõimet, ning tehniliselt vajaliku teemaa määramine. Keskkonnaamet on projekteerimistingimuste eelnõuga tutvunud ning toob välja omapoolse arvamuse: 1. Sild piirneb kavandatava Munalaskme mõisa pargi alaga (PLO1000252). Projekteeritava kaitseobjekti Munalaskme mõisa park alale (ehitus)tegevusi mitte kavandada ega seda negatiivselt mõjutada. 2. Munalaskme oja on kõnealuses asukohas keskkonnaministri 15.06.2004 määruse nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu“ alusel lõheliste kudemis- ja elupaik. Sellest tulenevalt tuleks töid teostada madalveeperioodil ning tööde teostamine lõpetada hiljemalt 15. septembriks (lõhilaste kudeperiood). 3. Vee kaitse ja kasutamise abinõude planeerimiseks koostatakse iga vesikonna kohta veemajanduskava ning nende juurde meetmeprogramm, mille põhieesmärgiks on kõigi vete hea ökoloogilise ja keemilise seisundi saavutamine või säilitamine. Munalaskme sild asub Munalaskme ojal (1099600_1, Munalaskme), mille seisund on hinnatud „heaks“. 4. Munalaskme oja (EELIS kood VEE1099600) kuulub vastavalt keskkonnaministri 16.04.2020 määrusele nr 19 „Pinnaveekogumite nimekiri, pinnaveekogumite ja territoriaalmere seisundiklasside määramise kord, pinnaveekogumite ökoloogiliste seisundiklasside kvaliteedinäitajate väärtused ja pinnaveekogumiga hõlmamata veekogude kvaliteedinäitajate väärtused“ lisale 1 pinnaveekogumite hulka.	<b>Otsus:</b> 1. Projekteeritava kaitseobjekti Munalaskme mõisa park alale (ehitus)tegevusi mitte kavandada ega seda negatiivselt mõjutada. 2. Munalaskme oja on kõnealuses asukohas keskkonnaministri 15.06.2004 määruse nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu“ alusel lõheliste kudemis- ja elupaik. Eeltoodust lähtuvalt sõnastada projekti seletuskirjas, et töid tuleks teostada madalveeperioodil ning tööde teostamine lõpetada hiljemalt 15. septembriks (lõhilaste kudeperiood). 3. Võtta teadmiseks info, et vee kaitse ja kasutamise abinõude planeerimiseks koostatakse iga vesikonna kohta veemajanduskava ning nende juurde meetmeprogramm, mille põhieesmärgiks on kõigi vete hea ökoloogilise ja keemilise seisundi saavutamine või säilitamine. Munalaskme sild asub Munalaskme ojal (1099600_1, Munalaskme), mille seisund on hinnatud „heaks“. 4. Võtta teadmiseks info, et Munalaskme oja (EELIS kood VEE1099600) kuulub vastavalt keskkonnaministri 16.04.2020 määrusele nr 19 „Pinnaveekogumite nimekiri, pinnaveekogumite ja territoriaalmere seisundiklasside määramise kord, pinnaveekogumite ökoloogiliste seisundiklasside kvaliteedinäitajate väärtused ja pinnaveekogumiga hõlmamata veekogude kvaliteedinäitajate väärtused“ lisale 1 pinnaveekogumite hulka. 5. Võimalusel projekteerida sild selliselt, et veekogu ristlõike pindala ei väheneks. Tuua projektis välja, kas võrreldes olemasolevaga muutub Munalaskme oja ristlõike pindala. 6. Vastavalt projekteerimistingimuste eelnõu punktile 5.11 koostada projektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamiseks keskkonnamõjude eelhinnang.

		<p>5. Sild võimalusel projekteerida selliselt, et veekogu ristlõike pindala ei väheneks. Koostatavas projektis tuleb selgelt välja tuua, kas võrreldes olemasolevaga muutub Munalaskme oja ristlõike pindala.</p> <p>6. Samuti, kui silla rajamise tagajärjel muutub veekogu ristlõike pindala, on vajalik koostada keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang.</p> <p>7. Munalaskme ojal tuleb tagada võimalikult looduslik voolurežiim. Rajatis ei tohi veevoolu aeglustada ega kiirendada. Sild ei tohi tekitada paisutust ega vee-elustikule rändetõket, st rajatis ei tohi muuta jõe põhja kõrgust. Elustikule on parim looduslik põhi. Projekt peab arvestama konkreetse oja vooluhulkasid.</p> <p>8. Soovitame rajada sillasambad väljapoole veekogu.</p> <p>9. Arvestades, et Munalaskme oja on osa maaparandussüsteemist, tuleb protsessi kaasata ka Maa- ja Ruumiamet.</p> <p>10. Silla rajamiseks ei ole vaja ei keskkonnaluba ega veekeskkonnariskiga registreeringut (veeseadus, VeeS, § 196 lg 21 p 2 ning § 188 lg 1 p 12). Kui aga muudetakse pinnaveekogumiga hõlmatud veekogu, pinnaveekogumiga hõlmamata loodusliku järve või üle ühe hektari suuruse veepeegli pindalaga tehisjärve kaldajoont, on vajalik veeluba (VeeS § 187 p 17).</p>	<p>7. Projekti koostamisel arvestada, et Munalaskme ojal tuleb tagada võimalikult looduslik voolurežiim. Rajatis ei tohi veevoolu aeglustada ega kiirendada. Sild ei tohi tekitada paisutust ega vee-elustikule rändetõket, st rajatis ei tohi muuta jõe põhja kõrgust. Elustikule on parim looduslik põhi. Projekt peab arvestama konkreetse oja vooluhulkasid.</p> <p>8. Soovitav on sillasambad projekteerida väljapoole veekogu.</p> <p>9. Esitada projekt kooskõlastamiseks MaRu-le ning kaasata MaRu ehitusloa menetlusse.</p> <p>10. Arvestada, et silla rajamiseks ei ole vaja ei keskkonnaluba ega veekeskkonnariskiga registreeringut (veeseadus, VeeS, § 196 lg 21 p 2 ning § 188 lg 1 p 12). Kui aga muudetakse pinnaveekogumiga hõlmatud veekogu, pinnaveekogumiga hõlmamata loodusliku järve või üle ühe hektari suuruse veepeegli pindalaga tehisjärve kaldajoont, on vajalik veeluba (VeeS § 187 p 17).</p>
2.	Saue Vallavalitsus 30.01.2026 10-11/895-1	<p>Esitame Saue Vallavalitsuse arvamused ja seisukohad:</p> <p>1. Bussipeatus „Munalaskme sild“ lahendada sillapiirete lõpukohtades minimaalselt bussi ootamiseks seismise 2x4m freespurust platsid koos bussipeatuste nihutamistööga. Valla poolt näeme bussipeatuste alasid päiksepatarei autonoomsete valgustitega(mida vald saab ise kavandada) ja need töötaks vaid sel hetkel kui keegi peatuses bussi ootab.</p> <p>2. On laekunud ka üks eraisiku arvamus, kus soovitakse, et arendataks ka lähipiirkonna jalgteede võrgustikku, kuid olles suhelnud projektijuht Anni Luht-ga, siis same aru et tegemist on siiski olemasoleva silla ümberehitamise põhiprojektiga, mis siis rajatise rekiprojektina kogu ümbruskonna probleeme laiemalt lahendamas ei ole.</p> <p>3. Hetkel puuduvad piirkonnas üldplaneeringus ja ka arengukavas jalgrattateede kavandamise viited, kuid soovime juhtida tähelepanu, et need tegevused võivad lisanduda lähitulevikus Arengukavasse ning seetõttu võiks olla silla ühel teepoolel gabariidi teelaiendus, kuid parem oleks siiski kui kergliikleja oleks eraldatud piirdega sillal või siis silla küljele saaks kinnitada silla küljele metallist mooduliga jalgte konstruktsiooni. Igal juhul võiks silla projekteerimisel arvestada, et tulevikus saaks seal kavandada piirkonna jalgteid, mis ühenduks siis ka ohutuma silla ületusvõimalusena ja võimaldaks siduda planeeritava uue jalgte võrgustikuga, sest ilmselt sinna oleks liialt kulukas kavandada eraldiseisvat sillarajatist kergliiklejatele ja see peaks moel või teisel toimuma üle rekonstrueeritava silla.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Jalakäijate ja jalgratturite liikumisvajadusi silmas pidades esitasite ettepaneku silla ühel poolel gabariidi laiendamiseks, piirdega eraldatud kergliiklustee rajamiseks või silla külge metallist mooduliga jalgte konstruktsiooni paigaldamiseks. Saue valla üldplaneering (kehtestatud Saue Vallavolikogu 28.06.2021 otsusega nr 40), mis määratleb valla territooriumi arengu põhimõtted, kergliiklustee rajamist Munalaskme silla piirkonnas ette ei näe.</p> <p>Käesoleva projekti koostamise eesmärgiks on olemasoleva silla ümberehitamine. Selgitame, et Transpordiamet lähtub kergliiklejate liikumisvõimaluste parandamisel kergliiklejate hulgast, sõidutee projektkiirusest ning liiklussagedusest. Kõnesolev sild asub kõrvalmaanteel, mille liiklussagedus 2024. a andmetel on 437 a/ööp ning lubatud suurim sõidukiirus 90 km/h. Transpordiameti kodulehel olev kaardirakendus „Potentsiaalsed jalgsi ja rattaga liikumised“ näitab silla piirkonnas potentsiaalseks liikumiste arvuks 20. Selliste andmete juures on Transpordiameti juhendi „Teede projekteerimine“ tabelile 18 tugides sobilikuks lahenduseks sõidukite ja kergliiklejate ühine liikumisruum. Riigitee äärde laiemate kindlustatud peenarde rajamine on põhjendatud kui kergliiklejate hulk on vahemikus 20-40 ning eraldiseisva kergliiklustee rajamise kaalumiseks peab kergliiklejate hulk olema veelgi suurem. Antud piirkonnas on aga kergliiklejate liikumiste arv vähene ning kergliiklustee rajamine ei ole põhjendatud. Sobilikuks lahenduseks kirjeldatud oludes on sõidukite ja jalakäijate ühine liikumisruum. Vähest liikumiste arvu kinnitab ka projekteerimise tarbeks välja otsitud „Munalaskme“ bussipeatuste kasutusstatistika.</p> <p>Arvestades asjaolusid, et projektiga kavandatakse uus sild, mille eluiga on 100a, liiklussageduse kasvu tendentsi ning sedagi, et sild paikneb eriveoste marsruudil, kavandatakse uus sild olemasolevast laiem. See võimaldab silla servas asuvatel teepeenardel ka kergliiklejatele paremaid liikumisvõimalusi.</p> <p>Silla ümberehitus ei välista tulevikus võimalust sõidutee silla kõrvale eraldiseisva kergliiklustee silla rajamist ning piirkonnas kergliiklusteede võrgustiku arendamist, kui kergliiklejate arv piirkonnas märkimisväärselt kasvab.</p> <p>Juhul kui kohalikul omavalitsusel on soov bussipeatuseid valgustada, tuleb valgustuse kavandamiseks esitada vastavasisuline taotlus Transpordiametile e-posti aadressile <a href="mailto:maantee@transpordiamet.ee">maantee@transpordiamet.ee</a>.</p>

			<b>Otsus:</b> 1. „Munalaskme sild“ bussipeatuste asukohtade väljatöötamiseks teha projekti koostamise ajal koostööd kohaliku omavalitsuse ja MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskusega. Bussipeatuste projekteerimisel (asukoht, tüüp, parameetrid) juhendada Transpordiameti juhendist „Teede projekteerimine“ ptk 8 „Bussipeatuste valik, paigutus ja kujundamine“. 2. Sillale eraldiseisvat kergliiklusteed ning metallist mooduliga jalgtee konstruktsiooni mitte kavandada.
3.	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus 27.01.2026 nr 5-6/4-1	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus on tutvunud Munalaskme silla ümberehitamise projekteerimistingimustega ja nõustub projektis välja toodud tingimustega.	<b>Otsus:</b> Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõule.
4.	Elektrilevi OÜ	<i>Elektrilevi OÜ pole tähtjaks arvamust avaldanud ega taotlenud tähtja pikendamist.</i>	<b>Otsus:</b> Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.

10.1. Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1.	Metsavahi tee 51802:001:0186	<p>Kinnitan dokumendi kättesaamist ning esitan käesolevaga meie seisukohad ja ettepanekud Munalaskme silla planeeringu osas.</p> <p>Esitan pöördumise Munalaskme silla lähipiirkonna kinnistute omanike ja piirkonna elanike nimel ning usun, et see peegeldab laiemalt kohaliku kogukonna huve. Planeeringu materjalidest nähtub, et hetkel ei ole kavandatud Munalaskme sillale valgustust ega kergliikluse lahendusi. Arvestades silla kavandatavat pikka kasutusiga, peame vajalikuks juhtida tähelepanu piirkonna tegelikele ja pikaajalistele vajadustele ning teha ettepanek planeeringu täiendamiseks.</p> <p>Teeme ettepaneku kavandada maantesilla kõrvale eraldi kergkonstruktsioonil jalakäijate sild (nt metall- või puitkonstruktsioonil) ning rajada kergliiklustee vähemalt sillast Vasalemma-poolse Tähetorni ringtee otsani. Võimaluse korral võiks kergliiklus tee ulatuda Munalaskme–Laitse maantee ristmikuni. Liiklusohutuse ja üldise turvalisuse tagamiseks peaks kergliiklustee olema valgustatud.</p> <p>Arvestada et liikluskoormus maanteel ja sillal on ajas kasvav.</p> <p>Munalaskme küla on väike, kuid arenev piirkond, kus elanike arv on viimastel aastatel olnud kasvutrendis. Piirkonda on rajatud uusi elamuid ning siia on asunud elama uued pered lastega. Oluline on märkida, et kõik piirkonnas alaliselt elavad pered ei kajastu rahvastikuregistri andmetes, kuid kasutavad igapäevaselt kohalikke teid ja infrastruktuuri.</p> <p>Piirkonnas elab arvestatav hulk lapsi, kes liiguvad regulaarselt üle silla jalgsi ja jalgrattaga. Lapsed lähevad silla juurest bussipeatusest hommikul bussidele ja õhtul tulevad koolist. Suur osa aastast toimub see pimedal ajal. Samuti kasutatakse silda ja selle lähiümbrust ümbruskonna elanike poolt igapäevaseks liikumiseks ning tervisespordiks. Praegustes tingimustes on silla ületamine ning maantee ääres liikumine liiklusohutuse seisukohast probleemne, kuna sild ja sõidutee on kitsad ning teepeenrad sisuliselt puuduvad.</p> <p>Pikemas vaates on Munalaskme, Kibuna ja Kaasiku piirkonnal selge arengupotentsiaal. Seetõttu peame põhjendatuks, et vastavad kergliikluse ja valgustuse lahendused nähakse ette juba käesolevas planeeringus, et tagada kõikidele maanteel liikujatele ohutus ja piirkonna elanikele turvaline ja kvaliteetne elukeskkond ka tulevikus.</p> <p>Teeme ettepaneku et planeeringu täiendamisel kaasatakse aktiivselt ka kohalik omavalitsus ning leitakse koostöös kogukonnaga lahendus, mis parandab kõigi liiklejate liiklusohutust ja kohalike elanike elukeskkonda, turvalisust, ohutust.</p>	<p><b>Põhjendus:</b></p> <p>Esitasite ettepaneku projekti koosseisus kavandada sõidutee silla kõrvale eraldi kergkonstruktsioonil jalakäijate silla (nt metall- või puitkonstruktsioonil) ning kergliiklustee sillast Vasalemma poolse tähetorni ringtee otsani või Munalaskme-Laitse maantee ristmikuni.</p> <p>Käesoleva projekti koostamise eesmärgiks on olemasoleva silla ümberehitamine. Selgitame, et Transpordiamet lähtub kergliiklejate liikumisvõimaluste parandamisel kergliiklejate hulgast, sõidutee projektkiirusest ning liiklussagedusest. Kõnesolev sild asub kõrvalmaanteel, mille liiklussagedus 2024. a andmetel on 437 a/ööp ning lubatud suurim sõidukiirus 90 km/h. Transpordiameti kodulehel olev kaardirakendus „Potentsiaalsed jalgsi ja rattaga liikumised“ näitab silla piirkonnas potentsiaalseks liikumiste arvuks 20. Selliste andmete juures on Transpordiameti juhendi „Tee projekteerimine“ tabelile 18 tugides sobilikuks lahenduseks sõidukite ja kergliiklejate ühine liikumisruum. Riigitee äärde laiemate kindlustatud peenarde rajamine on põhjendatud kui kergliiklejate hulk on vahemikus 20-40 ning eraldiseisva kergliiklustee rajamise kaalumiseks peab kergliiklejate hulk olema veelgi suurem. Antud piirkonnas on aga kergliiklejate liikumiste arv vähene ning eraldiseisva kergliiklustee rajamine ei ole põhjendatud. Sobilikuks lahenduseks kirjeldatud oludes on sõidukite ja jalakäijate ühine liikumisruum. Vähest liikumiste arvu silla piirkonnas kinnitab ka projekteerimise tarbeks välja otsitud „Munalaskme“ bussipeatuste kasutusstatistika.</p> <p>Arvestades asjaolusid, et projektiga kavandatakse uus sild, mille eluiga on 100a, liiklussageduse kasvu tendentsi ning sedagi, et sild paikneb eriveoste marsruudil, kavandatakse uus sild olemasolevast laiem, mis võimaldab silla servas asuvatel teepeenardel ka kergliiklejatele paremaid liikumisvõimalusi.</p> <p>Valgustuse kavandamisel lähtutakse Transpordiameti juhendist „Riigiteede valgustuse kavandamine“. Olukorrad, mil valgustuse rajamine on kohustuslik või õigustatud on reguleeritud juhendi punktis 5.5. Antud olukorras pole sillale valgustuse rajamine põhjendatud.</p>

			<p>Silla ümberehitus ei välista tulevikus võimalust sõidutee silla kõrvale eraldiseisva kergliiklustee silla rajamist ning piirkonnas kergliiklusteede võrgustiku arendamist, kui kergliiklejate arv piirkonnas märkimisväärselt kasvab.</p> <p><b><u>Otsus:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Munalaskme silla projekti koosseisus eraldiseisvat jalakäijate silda mitte kavandada.</li><li>2. Munalaskme silla projekti koosseisus kergliiklusteed sillast Vasalemma-poolse Tähetorni ringtee otsani ega Munalaskme–Laitse maantee ristmikuni mitte kavandada.</li><li>3. Sillale valgustust mitte kavandada.</li></ol>
--	--	--	--

**10.2. Päärnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud**

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade osas projekteerimistingimuste menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Tornipõllu	72501:001:0942
Tähetorni ringtee 23	72501:001:0943
Viljapuuai	51802:001:0119
Metsavahi tee 2	51802:001:0196
Metsavahi tee 1	51802:001:0187
Saarejõe	51802:001:0030
Kase	51801:001:0603

\* Kui kooskõlastaja või arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates kooskõlastamisest keeldunud või arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).