



MAANTEEAMET

Rae Vallavalitsus
info@rae.ee
Aruküla tee 9
Jüri alevik, Rae vald, 75301, Harju
maakond

Teie 04.06.2020 nr 6-1/5205

Meie 01.07.2020 nr 15-2/20/26638-2

**Ettepanekud Rae valla Lagedi piirkonna
üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja KSH
väljatöötamise kavatsusele**

Olete teavitanud Maanteeametit Rae valla Lagedi piirkonna üldplaneeringu algatamisest. Üldplaneering ja KSH on algatatud Rae Vallavolikogu 19.05.2020 otsusega nr 117.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS) ja Maanteeameti põhimääruse (PM), esitab Maanteeamet Rae valla Lagedi piirkonna üldplaneeringu (edaspidi planeering) lähteseisukohtadele ettepanekud.

Palume kohalikul omavalitsusel suunistega arvestada, kaaluda neid kohakeskselt, kajastada allpool viidatud vastavalt üldplaneeringu täpsusastmele ja teha üldplaneeringu koostamise protsessis sisulist koostööd Maanteeameti taristu teenuste osakonna piirkondlike spetsialistidega.

1. Teedevõrgustiku, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine:
 - 1.1. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kavandatud teedevõrgustik, sealhulgas seatud tingimused 1:1.
 - 1.2. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringuga kavandatud teedevõrgustik - so riigiteede perspektiivsed trassid sh ristumiskohad, kogujateed jms.
 - 1.3. Siduda planeeringusse perspektiivsed teekoridorid, eritasandilised ristmikud ja kogujateed. Planeeringus tingimuste määramisel tuleb tagada planeeritavate teede realiseerimine s.h. ruumivajadus.
 - 1.3.1. Planeeringus kavandada riigitee nr 11290 Tallinn–Lagedi km 4,925–8,000 neljarealisena (2+2) ning arvestada maakonnaplaneeringus ja teemaplaneeringutes kajastatavate eritasandiliste liiklussõlmedega. Määrata kavandatavale riigiteele teekoridor 250 m ja liiklussõlmedele teekoridor piisavas mahus tagamaks liiklussõlmede ruumivajadus. Liiklussõlmed paiknevad ca vahemikes km 6,100–6,500 ja 7,700–8,000. Vajadusel teha täpsemat koostööd Maanteeametiga.
 - 1.3.2. Planeeringus arvestada riigitee nr 11 Tallinna ringtee ca km 1,630 ristmiku sulgemisega ning planeeringus kavandada juurdepääsud. Liiklussõlme lahendus kavandada vastavalt EXTech Design OÜ tööle nr 1981 „Riigitee nr 11 Tallinna ringtee km 0,6-2,8 Vao–Lagedi lõigu ühendusteade ehitusprojekt“ (Lisa 1).
 - 1.3.3. Planeeringus arvestada riigitee nr 11 Tallinna ringtee ca km 3,690, kõrvalmaantee 11300 Lagedi–Aruküla–Peningi ja Vaivere tee (tee nr 6530347) eritasandilise ristena

ning sellega kaasnevate kogujateede ja ühendusteede vajadusega. Määrata liiklussõlme teekoridor piisavas mahus tagamaks riste ruumivajadus. Riste lahendus kavandada vastavalt OÜ Reaalprojekt ja AS EA Rang tööle nr 675 / P76-10 „MNT 11 Tallinna ringtee Vao–Jüri teelõigu, km 0,6-11,3 tehniline projekteerimine“ (Lisa 2).

1.3.4. Planeeringus arvestada riigitee nr 11 Tallinna ringtee ca km 5,34 Lagedi liiklussõlme ruumivajadusega. Antud liiklussõlme rajamise vastu Maanteeametil hetkel huvi puudub ning kavades ette nähtud pole, kuid tulevikus liiklussõlme võimalikkuse säilitamiseks sooviksime, et üldplaneeringus arvestataks liiklussõlme võimaliku lahendusega.

1.4. Analüüsida kohaliku teedevõrgustiku piisavust juurdepääsude tagamisel ning määrata perspektiivsete kohalike teede (sealhulgas jalgratta- ja jalgteede) üldised asukohad. Üldplaneeringu üks ülesanne on transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine.

Riigiteede kolm põhiliiki on põhi-, tugi- ja kõrvalmaantee millel on igaühel oma funktsioon ja need funktsioonid on leitavad siit: majandus- ja taristuministri 25.06.2015 [määrus nr 72](#) „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“. Igal riigiteel on lisaks liigile olemas tee klass, mis on liiklussageduse alusel määratav maantee tehnilist taset iseloomustav tunnus. Tee klassid on toodud majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruses nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteeede projekteerimisnormid“ (edaspidi Normid).

Normidest nähtub et nõuded kohaliku teedevõrgu ühendamiseks riigiteedega on klasside kaupa erinevad. Näiteks esimese klassi teel võib olla ainult üks parempöörtega ristumiskoht kahe eritasandilise ristmiku vahel, kuid kuuenda klassi teel võib neid olla vastavalt vajadusele. Meile teadaolevalt võib tulevikus muutuda Normides klassipõhine käsitlus, mistõttu me ei pea täna otstarbekaks klassipõhist käsitlust üldplaneeringusse sisse viia. Soovime üldplaneeringute koostamise kontekstis kokku leppida suurema liiklussagedusega riigiteele ühise nimetuse: **Kokkuleppeliselt eristatakse üldplaneeringutes teistest teedest olulise liiklussagedusega teedena (edaspidi lühend OLT) riigitee liiklussagedusega (AKÖL) >6000a/ööpäevas sõltumata riigitee liigist.** Liiklussagedused, millest üldplaneeringute koostamisel lähtuda on leitavad siit: <https://maanteeamet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=293d200a16454c1c84f2cfe35720149f>

1.5. Palume arvestada OLT teedel vajadust võimalike ristumiskohtade asukohtade määramiseks kuna see mõjutab enamasti mitmeid kinnistuid ning hiljem detailplaneeringu faasis ei ole reeglina mõistlik haarata kogu suurt maa-ala tervikuna. Nimetatud nõue on kooskõlas ka PlanS § 75 lg 1 p 1 kohase transpordivõrgustiku objektide asukoha määramise ülesandega.

1.6. Kajastada üldplaneeringu kaardil punktis 1.5 nimetatud OLT-d vastavalt tänasele liiklussagedusele.

1.7. Soovitame analüüsida kohaliku teedevõrgu toimimist ja vastavalt PlanS § 75 lg 1 p 29 kaaluda avalikes huvides erateede omandamist. Kaalumisel palume pöörata erilist tähelepanu OLT ja kohaliku teedevõrgu ristumiskohtadele kuna OLT teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.

2. Riigiteest tekkivate kitsenduste määramine, sealhulgas tänava kaitsevööndi laiendamine, riigitee kaitsevööndi vähendamine:

2.1. Riigitee kaitsevööndi laiuse kajastamisel lähtuda Ehs § 71 lõikest 2 ja tänava puhul määrata kaitsevööndi ulatus sama paragrahvi lõike 3 alusel.

2.2. Planeeringu koostamisel määrata koostöös Maanteeametiga Lagedi alevikku läbivate riigiteede (tänavate) kaitsevööndi laiused lähtudes külgnevast hoonestusest ja riigiteel

- kehtivast kiirusrežiimist. Maanteeamet teeb järgnevad ettepanekud riigiteede kaitsevööndite ulatuse määramiseks.
- 2.2.1. Määrata riigitee nr 11 Tallinna ringtee km 1,600–6,550 aleviku piires kaitsevööndi laiuseks 50 m lähtudes asjaolust, et tegemist on riigi põhimaantee ja rahvusvahelise riigiteega.
 - 2.2.2. Määrata riigitee nr 11300 Lagedi–Aruküla–Peningi kaitsevööndi laiuseks 30 m Kuuse tänavast kuni aleviku piirist (km 2,250–2,462) lähtudes asjaolust, et riigitee täidab läbiva liikluse teenindamise otstarvet, kehtestatud on asulaväline kiiruspiirang ning riigitee servas olemasolev hoonestusjoon puudub.
 - 2.2.3. Määrata riigitee nr 11111 Lagedi jaama tee kaitsevööndi laiuseks 30 m terve teelõigu ulatuses (km 0,000–0,805) lähtudes asjaolust, et kehtestatud on asulaväline kiiruspiirang ning riigitee servas olemasolev hoonestusjoon puudub.
 - 2.2.4. Määrata riigitee nr 11112 Lagedi–Jüri kaitsevööndi laiuseks 30 m Lagedi RDT I ristmikust kuni Lagedi RTD II Ristmikuni (km 1,703–1,400) lähtudes asjaolust, et kehtestatud on asulaväline kiiruspiirang ning riigitee servas olemasolev hoonestusjoon puudub.
 - 2.3. Juhul kui olemasolev hoonestusjoon jätkub väljaspool alevikku, kaalub Maanteeamet kohaliku omavalitsuse põhjendatud ettepaneku alusel EhS § 71 lõikest 2 tuleneva kaitsevööndi laiuse vähendamist.
 - 2.4. Peale planeeringu kehtestamist tuleb kaitsevööndi laiuseid kajastav ja määrav joonis esitada Maanteeametile GIS või CAD formaadis.
3. Planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste määramine:
- 3.1. EhS § 70 lg 2 kohaselt on keelatud riigitee kaitsevööndisse ehitada ehitusloakohustuslikke hooned. EhS § 70 lg 3 kohaselt võib kaitsevööndis kehtivatest piirangutest kõrvale kalduda kaitsevööndiga ehitise omaniku nõusolekul. Kaaluda tingimuse määramist, et ehitusloakohustuslike hoonete kavandamine kaitsevööndisse on põhjendatud liiklusseaduse mõistes asula liikluskeskkonnas ja olemasoleva hoonestusjoone olemasolul või hoonestusjoone pikendamisel. Nendel juhtudel on oluline, et arendaja ja/või tulevane omanik arvestaks liiklusest tuleneva müra ja teiste häiringute (õhusaaste, vibratsioon) kahjuliku mõjuga ja vajadusel tagaks leevendavate meetmetega nõuetele vastavad keskkonnatingimused. Arvestada et meetmete kasutusele võtmine ja finantseerimine on arendaja või KOVi kohustus.
 - 3.2. Juurdepääsu tagamiseks OLTle tuleb üldjuhul vastavalt asjaõigusseaduse § 156 kinnistute maakorralduslikul jagamisel juurdepääs tagada seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt ning uutel moodustatavatel katastriüksustel puudub õigus igaühel eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.
 - 3.3. OLTga külgneva ehitustegevuse kavandamisel ilma detailplaneeringu koostamise kohustuseta arvestada, et üldreeglina tuleb kasutada juurdepääsuks kohalikke teid ja olemasolevaid ristumisi riigiteega, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.
 - 3.4. Palume arvestada, et jalgratta- ja jalgteed tuleb üldjuhul kavandada riigiteest eraldiseisva rajatisena. Juhul kui üldplaneering ei täpsusta ruumivajadust kergliiklustee rajamiseks eramaadel, kaaluda tingimuse määramist, et projekteerimistingimused kergliiklustee rajamiseks antakse läbi avatud menetluse.
Määrata üldplaneeringus tingimus, et rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui kaugus äärmise sõiduraja välimisest servast. Elektrituulikute ja tuuleparkide kavandamisel arvestada, et elektrituulik ei tohi avalikult kasutatavatele teedele (sõltumata nende funktsioonist, liigist, klassist ja lubatud sõidukiirusest) paikneda lähemal kui $1,5x(H+D)$ (sealjuures H = tuuliku masti kõrgus ja D = rootori e. tiiviku diameeter).

- Väikese kasutusega (alla 100 auto/ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektrituulikuid teele lähemale, kuid mitte lähemale kui tuuliku kogukõrgus ($H + 0,5D$). Tulenevalt üldplaneeringu pikaajalisest kehtivusest on soovitatav kindla vahemaa määratlemise asemel planeeringu koostamisel kasutada väljapakutud valemit.
- 3.5. Soovitame kaaluda tehnoloogilise võõndi kohapõhise määramise vajadust. Eelkõige jalg- ja jalgrattatee, riigitee õgvenduste, avaliku tehnovõrk-rajatise või muu avaliku rajatise kavandamise korral.
 - 3.6. Uute arendus- ja elamualade kavandamisel analüüsida olemasoleva teedevõrgu võimekust ja vastavust ning kaaluda tingimuste seadmist, näiteks detailplaneeringu koostamise kohustus, mis toetavad arendus- ja elamuala sisese teedevõrgu terviklikku kavandamist ja elluviimist. Palume arvestada, et Maanteeamet ei võta arendustegevuse vajadustest tingitud uute teelõikude rajamise ja riigiteede ümberehitamise kohustust kui riigiteede võrgustiku arengu seisukohalt selleks vajadus puudub.
 - 3.7. Palume arvestada ja kajastada üldplaneeringu tekstilises osas, et üldjuhul ei ole võimalik juhtida arendusalade sademevett riigitee kraavidesse. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel koostöös Maanteeametiga.
 - 3.8. Üldplaneeringus tuleb vältida põhimõtet, et tehnovõrgud paigaldatakse riigitee alusele maale. Riigitee alune maa on riigitee rajatise teenindamiseks ning vaba ruumi olemasolul anname nõusoleku seda maad kasutada. Samuti teeme erandeid asula keskkonnas. Tehnovõrgu paigaldust tuleb hinnata igakordselt suuremas täpsusastmes geodeetilise alusplaani olemasolul ja menetleda seda kas läbi projekteerimistingimuste või detailplaneeringu.
4. Liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine:
- 4.1. Palume lähtuda OLT funktsioonist teenindada eelkõige läbivat liiklust ja võimalusel arvestada et, kohalikku liiklust teenindab eelkõige kohalik tee. Planeeringulahendusega vältida võimalusel kohaliku liikluse suunamist OLTle.
 - 4.2. Arendusalade juurdepääsud OLTga lahendada üldjuhul läbi kogujateede, mis on ühendatud riigiteega ühise ristumiskoha kaudu. Koostöös Maanteeametiga määrata perspektiivse ja olemasoleva suletava juurdepääsu asukoha vajadus avalikult kasutatavale teele.
 - 4.3. Pendelliikluse vältimiseks on soovitatav kavandada piirkonna liiklussagedust suurendavad arendused keskustesse. Eelistada planeeringulahendust, mis ei suurenda elu- ja töökohtade vahelise pendelliikumise vajadust. Logistika- ja tootmisalade juurdepääsude kavandamisel vt punkti 1.5.
 - 4.4. OLTle uusi samatasandilisi ristumiskohti üldjuhul mitte kavandada. Arvestada, et kohalike teede uued liitumised põhimaanteedega tuleb lahendada asukohapõhiselt koostöös Maanteeametiga.
 - 4.5. Määrata koostöös Maanteeametiga oluliselt muudetavad teelõigud. Oluliselt muudetava teelõiguna tähistatakse pikemat teelõiku, mille osas võib eeldada, et liiklemise sujuvuse tagamiseks, liiklusohutuse parendamiseks ning tee funktsiooni tagamiseks on vajalik ühe või mitme järgnevalt loetletud meetme rakendamine – tee geomeetria muutmine, sõidusuundi eraldava piirde paigaldamine, täiendavate sõiduradade ehitamine, olemasolevate ristumiskohtade arvu oluline vähendamine, eritasandiliste ristumiskohtade rajamine. Oluliselt muudetava teelõigu arendamine võib kaasa tuua muudatusi piirkonna teedevõrgus, sh muudatusi, mis on seotud teega piirnevate kinnistute juurdepääsuga. Oluliselt muudetav teelõik tähistada kaardil ja seletuskirja kanda eelpool nimetatud kirjeldus.
5. Liikuvus ja ühistransport
- 5.1. Soovitame tutvuda Rahandusministeeriumi juhise „Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks“ peatükk 4.4 Tehniline taristu. Kasutada juhises toodud põhimõtteid ja

mõisted üldplaneeringu koostamisel, arvestades täiendavalt uue praktilisest vajadusest lähtuva mõistega OLT.

- 5.2. Maanteeameti jaoks on olulised multimodaalsete ühistranspordisõlmede (näiteks pargi ja reisi bussi ning rongi ühispeatused) võimalike asukohtade määramine ja nendele ohutu ligipääsetavuse tagamine jalgsi ja jalgrattaga. Samuti on oluline määrata PlanS mõistes olulise ruumilise mõjuga uued arendus- ja elamualad ning välja tuua prioriteetsed piirkonnad, mis on väga hästi ühistranspordiga ligipääsetavad või kus on potentsiaal ühistranspordi arendamiseks.

6. Mürakategooriate määramine

- 6.1. Vastavalt atmosfääriõhu kaitse seaduse § 57 juhime tähelepanu mürakategooriate määramise kohustusele üldplaneeringus maa kasutuse juhtotstarbe järgi. Riigiteelt leviva müra sisse ei soovita planeerida I-IV kategooria objekte. Vastasel korral on oluline, et arendaja ja/või tulevane omanik arvestaks liiklusest tuleneva müra ja teiste häiringute (õhusaaste, vibratsioon) kahjuliku mõjuga ja vajadusel tagaks leevendavate meetmetega nõuetele vastavad keskkonnatingimused. Arvestada et meetmete kasutusele võtmine ja finantseerimine on arendaja või KOVi kohustus.

7. Ettepanekud KSH väljatöötamise kavatsusele:

- 7.1. KSH käigus hinnata riigiteede liiklusest tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, vibratsioon, visuaalne häiring, vms) elanikkonna heaolule ja tervisele lähtudes kavandavast üldplaneeringu lahendusest.
- 7.2. Riigiteede müra ja selle leevendamist käsitleda atmosfääriõhu kaitse seaduse § 64 alusel, sh arendaja kohustusi müra normtasemetest lähtuvalt.
- 7.3. KSH käigus anda hinnang Vao lubajakivi maardlas kaevandamise edasisele laiendamisele ning selle võimalik mõju riigiteele.

Palume planeeringus kasutada riikliku teeregistri põhiseid teede nimetusi ja numbreid (vt link allpool). Planeering kooskõlastada Maanteeametiga. Kooskõlastamisel palume esitada meie kirjale vastava ülesehitusega ülevaade (näiteks tabelina) Maanteeameti ettepanekute arvestamise kohta planeeringulahenduse väljatöötamisel. Ettepaneku mitteametamist palume sisuliselt põhjendada.

Oleme valmis koostööks planeeringu koostamisel ning vajadusel selgitama ja täpsustama käesoleva kirjaga esitatud ettepanekuid ning vajadusel koostöös välja töötama kohakeskselt sobivaimaid lahendusi. Andmete saamiseks ja küsimuste korral palume pöörduda kirja koostaja poole kelle nimi on toodud allpool.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tiit Harjak

juhtivspetsialist

taristu teenuste osakond

Lisad:

- Lisa 1. EXTech Design OÜ tööle nr 1981 „Riigitee nr 11 Tallinna ringtee km 0,6-2,8 Vao-Lagedi lõigu ühendusteade ehitusprojekt“ asendiskeem [Lisa_1_1981 T11 kogujateed - TL-4-02.pdf]
- Lisa 2. OÜ Reaalprojekt ja AS EA Rang tööle nr 675 / P76-10 „MNT 11 Tallinna ringtee Vao-Jüri teelõigu, km 0,6-11,3 tehniline projekteerimine“ asendiskeem [Lisa_2_Vao-Jüri tehn proj. 675T-TL1-situatsiooniplaan.pdf]

Juhime tähelepanu Maanteeameti veebilehelt leitavale asjakohasele teabele:

- Maakonnaplaneeringuid täpsustavad riigimaanteede [teemaplaneeringud](http://www.mnt.ee/et/tee/ehitusobjektid/teemaplaneeringud) (www.mnt.ee/et/tee/ehitusobjektid/teemaplaneeringud)
- [Transpordi arengukava](#)
- Riigimaanteede teehoiukava ja juhenddokumendid: [Teehoiukava aastateks 2020–2030](#)
- Tolmuwabad katted kruusateedele: [objektid aastateks 2020-2023](#)
- [Riigiteede liigid](#) (www.mnt.ee/et/tee/eesti-teedevork)
- [Riiklik teeregister](#) (www.mnt.ee/et/tee/teeregister)
- [Liiklussageduse statistika](#) (www.mnt.ee/et/ametist/statistika/liiklussageduse-statistika)
- [Liiklusloendus kergliiklusteedel](#) (www.mnt.ee/et/tee/liiklussagedus)
- [Liiklussageduste kaart](#)
- Välisõhus leviva müra vähendamise [tegevuskava](#) (www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/valisohus-leviva-mura-vahendamise-tegevuskava-maanteeloikudes-mida)
- Strateegiline [mürakaart](#) (<https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/mura/strateegiline-murakaart-2017>)
- [Õhusaaste](#) (<https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/ohusaaste>)
- Eesti loomaõnnetuste andmebaas ja [kaardirakendus](#) (www.mnt.ee/et/tee/elusloodus)
- Käsiraamat „[Loomad ja liiklus Eestis](#)“ (<https://www.mnt.ee/et/tee/elusloodus/kasiraamat-loomad-ja-liiklus-eestis>)
- [Seminari materjalid](#) "Loomad ja maanteed" (12.05.2010)
- Tee ehitus-, rekonstrueerimis- ja taastusremondi [objektid](#) (<https://www.mnt.ee/et/ehitusprojektid-kaart>)
- [Eelprojektid](#) (www.mnt.ee/et/tee/ehitusobjektid/eelprojektid)
- Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid” Lisa „[Maanteede projekteerimisnormid](#)“
- Üldplaneeringu koostamise juhise „[Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks](#)“