

<p>Päästeamet</p>	<p>LÄHTESEISU KOHAD 19.02.2020 nr 7.2-3.3/848-2</p>	<p>Ida päästekeskusel ettepanekud Väike-Maarja valla üldplaneeringu lähtesisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse kohta on järgmised:</p> <p>1. Määratleda üldistes ehitustingimustes hoolekandeesutustele, põllumajandushoonetele, ohtlikele ettevõtetele ja suurõnnetuseohuga ettevõtetele toimepidevuse nõuded, mis tagaks nende iseseisva hakkamasaamise hädaolukorras kindla ajaperioodi vältel (soovitavalt vähemalt 48 tundi).</p> <p>2. Määrata valla elutähtsate- ja üldhuvi teenustele toimepidevuse tingimused, mis tagaks nende iseseisva hakkamasaamise hädaolukorras kindla ajaperioodi vältel (soovitavalt vähemalt 48 tundi).</p> <p>3. Lisa 2 punkt 19.4 on välja toodud, et tuletõrje veevõtukoht puudub Salla, Avispea, Lammasküla, Emumäe, Piibe ja Liigvalla külates. Antud küladesse oleks samuti vajalik tuletõrje veevõtukohtade rajada.</p>	<p>Arvestame ettepanekutega üldplaneeringu koostamisel arvestades muuhulgas üldplaneeringu täpsusastet.</p>
<p>Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet</p>	<p>PÕHILAHEND US 15.03.2023 nr 16-6/18-3047-013</p>	<p>TTJA teeb ettepaneku muuta üldplaneeringu seletuskirja leheküljel 15 asuvat tingimust raudtee lähedusse kõrgete rajatiste planeerimise kohta järgnevalt: "Raudtee lähedusse kõrgete rajatiste (nt tuulik, sidemast) kavandamisel tuleb need raudtee kaitsevööndi (raudtee kaitsevöönd ulatub 30m kaugusele rööpme teljest) servast paigutada vähemalt rajatise tipukõrguse kaugusele."</p> <p>Üldplaneeringu seletuskirja leheküljel 69 on kirjutatud, et "Tuuliku kaugus taristu suurtest elementidest (kõrgepingeliinid, riigimaanteed, raudtee, sidemastid) peab olema vähemalt võrdne tuuliku kogukõrgusega (mast+laba pikkus). Erisuste lubamine toimub taristu omaniku või valdaja nõusolekul". Palume ka selle tingimuse puhul arvestada eeltoodud ettepanekut.</p>	<p>Nõustume ettepanekuga ja korrigeerime ÜP seletuskirja.</p>
	<p>LÄHTESEISU KOHAD 18.02.2020 nr 16-6/18-3047-006</p>	<p>Arvestades, et koostatava üldplaneeringu raames viiakse läbi liikuvusuuring inimeste igapäevaste liikumissuundade ja – põhjuste teadasaamiseks ning tehakse rahvastiku analüüs, millest saadav teave aitab elamualade, teenindusasutuste, lasteaedade, koolide planeerimisel näha ette võimalikud asukohad, toome omalt poolt mõned ettepanekud, mis puudutavad raudteeohutuse valdkonda ja võivad olla kitsendavateks tingimusteks ning mõjutada inimeste tervist ja heaolu:</p> <p>1. Palume võimalusel arvestada maa sihtotstarvete määramisel ja elamupiirkondade planeerimisel ning rajamisel võimaliku pendelliikumise üle raudtee. Olemasolevad ülesõidu- ja käigukohad peaksid olema võimalikult palju kasutatavad, sest reeglina pole samatasandiliste ületuskohtade lähestikku rajamine kuigi otstarbekas ning samuti peab uue samatasandilise ülekäigukoha rajamine olema põhjendatud ja vältimatu.</p> <p>2. Raudteeülekäigukohtade planeerimisel (sh kergliiklusteede rajamise käigus), tuleb need tehniliselt lahendada selliselt, et liikumisteed oleksid üheaegselt nii ohutud kui ka optimaalsed – arvestatakse väljakujunenud liikumisteid, vajadusel eraldatakse raudtee ümbritsevast keskkonnast vajalik ulatuses piirdeaiaga. Nõutav turvavarustus ületuskohtadel peab olema toimiv ja lahendatud nii, et seda kasutatakse õigesti (märgistus nähtav, puudub möödapõike võimalus).</p> <p>3. Palume juba planeeringu tasandil võimalusel nõuet raudtee ääres asuvate lasteasutuste, välispordirajatiste (nt staadion) ja elamute kruntide raudteepoolse külje piiramiseks aiaga, et vältida laste ja elamupiirkonnas ka loomade ootamatut sattumist raudteemaale.</p> <p>4. Haljastuse osas (sh pargid, puhkealad) soovime mitte planeerida kõrghaljastust (puid, sh viljapuid) rööbasteele lähemale kui 10 m äärmisest rööpast, põhjusteks on nii tuleohutuse kui ka nähtavuse tagamise vajadus raudteel. Raudtee kaitsevööndit (ulatub 30m äärmisest rööpast) puudutavad tingimused on hetkel kirjeldatud ehitusseadustiku §-s73.</p>	<p>1. Arvestame ettepanekuga üldplaneeringu koostamisel arvestades muuhulgas üldplaneeringu täpsusastet.</p> <p>2. Arvestame ettepanekuga üldplaneeringu koostamisel arvestades muuhulgas üldplaneeringu täpsusastet. Üldplaneeringus kavandatava maakasutuse planeerimisel arvestame esitatud ettepanekuga üldpõhimõtete määramisel, kuid tehniliste lahenduste koostamine on üldplaneeringule järgnevate tegevuste (detailplaneeringud, projekteerimistingimused jms) ülesanne.</p> <p>3. Arvestame ettepanekuga üldplaneeringu maakasutuse kavandamisel.</p> <p>4. Arvestame ettepanekuga üldplaneeringu maakasutuse kavandamisel.</p>
<p>Transpordiamet</p>	<p>KOOSKÕLAS TAMINE 14.11.2022 nr 7.2-1/22/8635-4</p>	<p>Olete esitanud meile korduvaks kooskõlastamiseks Väike-Maarja valla üldplaneeringu põhilahenduse (edaspidi planeering) ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) aruande eelnõu, mis on algatatud Väike-Maarja Vallavolikogu 15.10.2018 otsusega nr 28.</p> <p>Planeeringu korduva kooskõlastuse põhjuseks on planeeringulahenduse muutus Ebavere küla ja Äntu Valgejärve vahelise jalg- ja kergtee osas.</p> <p>Oleme kooskõlastanud Väike-Maarja valla üldplaneeringu märkustega 17.05.2022 kirjaga nr 7.2-1/22/8635-2 (edaspidi kooskõlastus).</p> <p>Oleme tutvunud planeeringu ja KSH täiendatud materjalidega ning meil ei ole vastuväiteid planeeringulahendusele Ebavere küla ja Äntu Valgejärve vahelise jalg- ja kergtee osas.</p> <p>Muuhulgas edastasite meile ka Väike-Maarja valla üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise koostöö tabeli seisuga 10.10.2022 (edaspidi koostöö tabel).</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

		<p>Võttes aluseks ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse jätame planeeringu kooskõlastamata järgmistel põhjustel.</p> <p>1. Meie kooskõlastuse punktis 1 palusime lisada planeeringu seletuskirja sobivasse kohta järgmise väljavõtte.</p> <p>Rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui kaugus äärmise sõiduraja välimisest servast. Elektriüülukute ja tuuleparkide kavandamisel arvestada, et elektriüulik ei tohi avalikult kasutatavatele teedele (sõltumata nende funktsioonist, liigist, klassist ja lubatud sõidukiirusest) paikneda lähemal kui $1,5 \times (H+D)$ (sealjuures H=tuuliku masti kõrgus ja D=rootori e tiiviku diameeter).</p> <p>Väikese kasutusega (alla 100 sõiduki ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektriüülikud teele lähemale, kuid mitte lähemale kui tuuliku kogukõrgus ($H+0,5D$).</p> <p>Koostöö tabelis olete märkinud meie tingimuse mitteamrvestatuks ning olete põhjendanud oma otsust järgnevalt.</p> <p>Tuuleenergeetika tootmiseks sobilike alade leidmisel olete ruumianalüüsis kasutanud riigiteede puhul 300 m puhervööndit, mis on ÜP täpsusastmes piisav. Konkreetse väljatoodud valemiga kasutamine on seotud konkreetse elektriüuliku paigutamisega, mis on täpsemate planeeringute ülesanne. Antud valemil alusel ei ole võimalik leida perspektiivseid tuuleenergeetika alasid, sest puudub teadmine konkreetse tuuliku parameetrite osas. Antud valemite rakendamine on võimalik detailplaneeringu koostamise käigus, mille kohustus on ÜP-ga määratletud. DP etapile rakendub järgmine ÜP seletuskirjas toodud tingimus: „Tuuliku kaugus taristu suurtest elementidest (kõrgepingeliinid, riigimaanteed, raudtee, sidemastid) peab olema vähemalt võrdne tuuliku kogukõrgusega (mast+laba pikkus). Erisuste lubamine toimub taristu omaniku või valdaja nõusolekul.</p> <p>Nõustume, et planeeringu seletuskirja sisse viidud lahendus võimaldab rakendada meie poolt välja toodud valemil detailplaneeringu menetluse etapis. Jääme siiski seisukohale, et meie poolt planeeringu koostamise lähteseisukohtades ning planeeringu kooskõlastuse tingimustes välja toodud valemil lisamine üldplaneeringusse on kooskõlas üldplaneeringu täpsusastmega, andes arendajatele juba eos indikatsiooni võimalike tuuleenergeetika arendamiseks sobilike alade väljaselgitamiseks. Vajalik on võtta olukorda, kus huvitatud isikud on õigus taotleda üldplaneeringu kohase detailplaneeringu algatamist katastriüksusele, kus ei ole võimalik meie valemil rakendada.</p>	<p>Ei muuda seisukohta: ei arvesta tingimusega.</p> <p>Täiendatud 23.05.2023</p> <p>Ettepanekuga on arvestatud. Oleme täiendanud tuuleenergeetika peatükki 5.2.8.1 selliselt, et tuuleenergia tootmiseks on välistatud järgmised alad:</p> <p>„Riigiteele lähemal kui 300 m. Elektriüulik ei tohi avalikult kasutatavatele teedele (sõltumata nende funktsioonist, liigist, klassist ja lubatud sõidukiirusest) paikneda lähemal kui $1,5 \times (H+D)$, sealjuures H = tuuliku masti kõrgus ja D = rootori ehk tiiviku diameeter. Väikese kasutusega (alla 100 sõiduki ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektriüülikud teele lähemale, kuid mitte lähemale kui tuuliku kogukõrgus ($H+0,5D$)“.</p>
		<p>Meie kooskõlastuse punktis 3 palusime lisada planeeringu seletuskirja sobivasse kohta järgmise väljavõtte.</p> <p>Transpordiamet ei võta arendustegevuse vajadustest tingitud uute teelõikude rajamise ja riigiteede ümberehitamise kohustust, kui riigiteede võrgustiku arengu seisukohalt puudub selleks vajadus.</p> <p>Selgitusena lisasime, et meie töö aluseks on riiklik teehoiukava ja selle väliste objektide jaoks puuduvad meil nii ressursid kui sageli ka õiguslik motivatsioon ning antud lause lisamine üldplaneeringu seletuskirja kannab arendajate teavitamise eesmärki.</p> <p>Koostöö tabelis olete märkinud meie tingimuse mitteamrvestatuks ning olete põhjendanud oma otsust järgnevalt.</p> <p>Ettepanekuga mitteamrvestatud. Tegemist ei ole üldplaneeringu ja ruumilise planeerimise teemaga.</p> <p>Oleme jätkuvalt seisukohal, et tegemist on ruumilise planeeringu aspektiga, mida meie senisele menetluspraktikale tuginedes on mõistlik käsitleda üldplaneeringus, vältimaks arendajatele põhjendamatu ootuste andmist, mille lahendamise järgmistes planeeringu etappides ning mille väljaehitamise arendaja ei ole teadnud arvestada.</p> <p>Oleme valmis tegema koostööd planeeringu koostajaga ning palume esitada planeeringu peale korrigeerimist meile uuesti kooskõlastamiseks.</p>	<p>Ei muuda seisukohta: ei arvesta ettepanekuga.</p> <p>Täiendatud 23.05.2023</p> <p>Ettepanekuga on mitteamrvestatud. Saame aru Transpordiameti seisukohast, kuid selgitame, et vastavalt Planeerimisseaduse § 75 lg-s 1 toodud üldplaneeringu ülesannetele ei ole taristu väljaehitamise küsimused ÜP-ga lahendatavad ülesanded ning seetõttu pole neid ka asjakohane ÜP-s kajastada.</p>
	<p>KOOSKÕLASTAMINE 17.05.2022 nr 7.2-1/22/8635-2</p>	<p>Oleme tutvunud planeeringu ja KSH materjalidega ning edastasime oma kommentaarid 18.11.2021 kirjuga nr 7.1-2/21/23542-2. Kooskõlastamiseks esitatud planeeringu materjalides on valdavalt arvestatud meie ettepanekute ja täiendavate kommentaaridega.</p> <p>Võttes aluseks planeerimisseaduse ning Transpordiameti põhimääruse, kooskõlastame Väike-Maarja valla üldplaneeringu tingimusel, et planeeringu seletuskirja täiendatakse järgmiselt.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
		<p>1. Lisada planeeringu seletuskirja sobivasse kohta meie ettepanekute p 3.3.</p> <p>/Väljavõtte algus/</p> <p>Rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui kaugus äärmise sõiduraja välimisest servast. Elektriüülukute ja tuuleparkide kavandamisel arvestada, et elektriüulik ei tohi avalikult kasutatavatele teedele (sõltumata nende funktsioonist, liigist, klassist ja lubatud sõidukiirusest) paikneda lähemal kui $1,5 \times (H+D)$ (sealjuures H=tuuliku masti kõrgus ja D=rootori e tiiviku diameeter).</p> <p>Väikese kasutusega (alla 100 sõiduki ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektriüülikud teele lähemale, kuid mitte lähemale kui tuuliku kogukõrgus ($H+0,5D$).</p>	<p>Ettepanekuga mitteamrvestatud.</p> <p>Selgitame, et tuuleenergeetika tootmiseks sobilike alade leidmisel oleme ruumianalüüsis kasutanud riigitee puhul 300 m puhervööndit, mis on ÜP täpsusastmes piisav. Konkreetse väljatoodud valemiga kasutamine on seotud konkreetse elektriüuliku paigutamisega, mis on täpsemate planeeringute ülesanne. Antud valemil alusel ei ole võimalik leida perspektiivseid</p>

		<p><i>kogukõrgus (H+0,5D).</i> /Väljavõtte lõpp/</p> <p>Selgitus: Tulenevalt üldplaneeringu pikaajalisest kehtivusest (ning aja jooksul muutuvatest tuulikute parameetritest) soovime, et kindla vahemaa määramise asemel (vt planeeringu seletuskiri p 5.2.8.1 „Tuuleenergia“ alapeatükk „Tuuleenergia tootmiseks välistatud alad“) kasutatakse planeeringus ülaltoodud valemite ning eemaldatakse planeeringu seletuskirja punkti 5.2.8.1 tingimus („riigiteele lähemal kui 300 m“). Tegime kontrollarvutuse tüüpiliste elektrituulikute parameetrite järgi ning oleme seisukohal, et väljapakutud sõnastuses pole elektrituulikute tulenevad negatiivsed mõjud liiklusele (eelkõige tuuliku labadelt lendu jää) piisavalt leevendatud.</p>	<p>tuuleenergeetika alasis, sest puudub teadmine konkreetse tuuliku parameetrite osas.</p> <p>Antud valemite rakendamine on võimalik detailplaneeringu koostamise käigus, mille kohustus on ÜP-ga määratletud. DP etapile rakendub järgmine ÜP seletuskirjas toodud tingimus: „<i>Tuuliku kaugus taristu suurtest elementidest (kõrgepingeliinid, riigimaanteed, raudtee, sidemastid) peab olema vähemalt võrdne tuuliku kogukõrgusega (mast+laba pikkus). Erisuste lubamine toimub taristu omaniku või valdaja nõusolekul</i>“, mis võimaldab rakendada teie poolt välja toodud vajadusi.</p>
		<p>2. Korrigeerida planeeringu seletuskirja p 5.2.4 „Sademeveekanaliseerimine“ alapeatüki „Tingimused sademevee ärajuhtimiseks“ vastaval meie ettepanekute p 3.6.</p> <p>Hetkel käsitletakse planeeringu seletuskirjas sademevee juhtimise riigitee kraavidesse järgmiselt:</p> <p>Sademevee juhtimine riigitee kraavidesse on lubatud, kui esmalt on täidetud riigitee kraavide põhifunktsioon ehk riigitee teenindamine. Sademevee juhtimise võimalikkuse väljaselgitamiseks teha koostööd Transpordiametiga.</p> <p>Palume nimetatud lause asendada väljavõttega meie ettepanekute punktist 3.6:</p> <p>Arendusalade sademevee juhtimine riigitee kraavidesse ei ole üldjuhul lubatud. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel koostöös Transpordiametiga.</p> <p>Selgitus: Riigitee koosseisu kuuluvad kraavid ei ole maaparandussüsteemi osa ning on mõeldud eelkõige riigitee muldkeha niiskusežiimi tagamiseks. Me ei pea õigeks kehtestada üldplaneeringuga positiivses sõnastuses üldist tingimust, kui nõusoleku saamine teomanikult on erandlik ja eeldab väheolulise mõju tõendamist. Meie pakutud sõnastus ei tõsta huvitatud isiku ootusi ja suunab teda alternatiivide puudumisel varakult koostööle, samal ajal kui Teie sõnastuse puhul pole välistatud, et isik pöördub meie poole valmis projekti kooskõlastamiseks. Paraku tuleb teie töös igapäraselt ette sarnaseid olukordi, kus arendaja väidab, et sademevee juhtimine riigitee kraavidesse vms on planeeringu/ projekteerimistingimuste järgi lubatud</p>	<p>Arvestame ettepanekuga ning korrigeerime üldplaneeringu seletuskirja järgmiselt:</p> <p><i>„Arendusalade sademevee juhtimine riigitee kraavidesse ei ole üldjuhul lubatud. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel koostöös Transpordiametiga“</i></p>
		<p>3. Lisada planeeringu seletuskirja sobivasse kohta väljavõtte meie ettepanekute p 3.6 või vähemalt sealt viimane lause:</p> <p>Transpordiamet ei võta arendustegevuse vajadustest tingitud uute teelõikude rajamise ja riigiteede ümberehitamise kohustust, kui riigiteede võrgustiku arengu seisukohalt puudub selleks vajadus.</p> <p>Selgitus: Ka Eesti mõistes suurematele arendajatele tuleb märkimisväärselt tihti halva üllatusena, et Transpordiameti töö aluseks on riiklik teehoiukava ning selle väliste objektide jaoks puuduvad meil ressursid (projektijuhid, eelarve) ning sageli ka õiguslik motivatsioon (PlanS § 131 lõige 1). Kogu punkti 3.6 või märgitud lause lisamine seletuskirja kannaks arendajate laialdasema teavitamise eesmärki.</p>	<p>Ettepanekuga mitteametatud.</p> <p>Tegemist ei ole üldplaneeringu ja ruumilise planeerimise teemaga.</p>
		<p>4. Täpsustada planeeringu seletuskirja ptk 3 „Maakasutus ja ehitustingimused“ alapeatüki „Üldised ehitustingimused“ vastaval meie ettepanekute punktile 3.7.</p> <p>Hetkel käsitletakse planeeringu seletuskirjas tehnovõrkude kavandamist järgmiselt:</p> <p>Tehnovõrkude kavandamisel eelistada nende paiknemist sõidutee kaitsevööndis, kui objekt ja selle kaitsevöönd sinna mahuvad. See eeldab igakordset eraldi hindamist. Täpsemat asukoha väljaselgitamiseks riigitee kaitsevööndis teha koostööd Transpordiametiga.</p> <p>Selgitus: Tegime ettepaneku vältida üldplaneeringus põhimõtet, et tehnovõrgud paigaldatakse riigitee alusele maale. Planeeringuga suunatakse aga tehnovõrkude kavandamist riigitee kaitsevööndisse. Vastavalt ehitusseadustiku § 71 lg 2 ja lg 3 arvestatakse riigitee kaitsevööndi ulatust alates riigitee äärmise sõiduraja välimisest servast, mis tähendab, et hetkel lubatakse planeeringuga kavandada tehnovõrke ka riigitee alusele maale ning riigitee muldkeha sisse. Meil ei ole vastuväiteid tehnovõrkude kavandamisele riigitee kaitsevööndis, kuid tehnovõrkude rajamist riigitee alusele maale saame lubada ainult asukoha- (riigitee ääres on tehnovõrgu rajamiseks piisavalt ruumi) ja lahenduspõhiselt (tehnovõrgu rajamisega ei seata olulisi</p>	<p>Ettepanekuga arvestatud ning üldplaneeringu sõnastust korrigeeritud järgmiselt:</p> <p><i>„Tehnovõrkude kavandamisel eelistada nende paiknemist sõidutee kaitsevööndis, kui objekt ja selle kaitsevööndid sinna mahuvad. See eeldab igakordselt eraldi hindamist. Tehnovõrkude rajamist riigitee alusele maale saab lubada vaid asukoha- (riigitee ääres on tehnovõrgu rajamiseks piisavalt ruumi) ja lahenduspõhiselt (tehnovõrgu rajamisega ei seata olulisi kitsendusi riigitee plaanikohasele laiendamisele, korrahoiule vms). Täpsemat asukoha väljaselgitamiseks riigitee kaitsevööndis kaasata Transpordiamet“.</i></p>

			kitsendusi riigitee plaanikohasele laiendamisele, korrashoiule vms). Palume korrigeerida planeeringu käsitlust tehnoõrkude kavandamisest riigitee kaitsevööndisse.	
			Planeeringu KSH aruande eelnõus soovitate punktis 9.12.3. „Sademevee ärajuhtimine“ täiendada lauset: „Kui sademevett juhitakse ära reostunud aladelt (nt tootmisalade territooriumid, bensiinijaamad, suured kõvakattega parklad), tuleb raskemetallid ja muud ohtlikud osakesed keskkonnareostuse vältimiseks kokku koguda.“ loetledes ka viisid (liiva- ja õlipüüdurid, settebasseinid jm) selle elluviimiseks.	Ettepanekuga mitteamestatud. Me ei soovi üldplaneeringuga sademevee ärajuhtimise viise sätestada arvestades planeeringu täpsusastet.
			Peale planeeringu kehtestamist palume esitada meie maantee@transpordiamet.ee riigitee kaitsevööndite ulatuse kiht digitaalsel (.dwg vms) kujul, mille edastame Maa-ametile täiendatud andmetega kitsenduste kaardi otstarbeks.	Võtame teadmiseks.
		EELNÕU 18.11.2021 nr 7.1- 2/21/23542- 2	Oleme läbi vaadanud planeeringu materjalid ning valdavas osas on meie ettepanekutega arvestatud. Palume täiendada / korrigeerida planeeringu materjale järgnevalt: 1. Kõigis planeeringu materjalides (seletuskiri, joonised, KMH aruanne) asendada nimetus „Maanteeamet“ nimetusega „Transpordiamet“, välja arvatud juhtudel, kui viidatakse Maanteeameti poolt väljastatud kehtivatele dokumentidele.	Korrigeerime üldplaneeringu eelnõu lähtuvalt esitatud märkusest. Vajadus KSH aruande eelnõu muutmiseks puudub.
			2. Planeeringu seletuskirja p 5.5.1. „Tingimused sõiduteele“ on alapunkt: Ehitusloakohustuslike hoonete kavandamine teekaitsevööndisse on põhjendatud liikluseaduse mõistes asula liikluskeskkonnas ja olemasoleva hoonestusjoone olemasolul või hoonestusjoone pikendamisel; Palume täiendada seda punkti vastavalt meie ettepanekute p 3.1. käsitledes kaitsevööndiga ehitise omaniku nõusolekut (st koostöös Transpordiametiga), liiklusest tulenevaid häiringuid (müra, vibratsioon, õhusaaste) ning arendaja ja omaniku kohustust / vastutust nende häiringute mõju vähendamisel või likvideerimisel.	Korrigeerime üldplaneeringu eelnõu lähtuvalt esitatud märkusest.
			3. Palume täiendada planeeringu seletuskirja p 5.1.4. vastavalt meie ettepanekute p 3.2.	Korrigeerime üldplaneeringu eelnõu lähtuvalt esitatud märkusest.
			4. Planeeringu seletuskirja p 3. „Maakasutus- ja ehitustingimused“ alapeatükis „Üldised ehitustingimused on lõik: Teede ja raudteede lähedusse kõrgete rajatiste kavandamisel (nt tuulik, sidemast), tuleb rajatis tee/raudtee muldkeha servast paigutada vähemalt rajatise kogukõrguse kaugusele. Tuuliku puhul tuleb masti kõrgusele lisada tiiviku laba pikkus. Palume korrigeerida seda lõiku vastavalt meie ettepanekute p 3.3.	Korrigeerime üldplaneeringu eelnõu lähtuvalt esitatud märkusest.
			5. Planeeringu seletuskirja p 5.2.4. „Sademeveekanaliseerimine“ alapeatükis „Tingimused sademevee ärajuhtimiseks“ on lõik: Sademevee juhtimine riigitee kraavidesse on aktsepteeritav, kui on tagatud riigitee teenindamine. Sademevee juhtimise võimalikkuse väljaselgitamiseks teha koostööd Transpordiametiga. Palume korrigeerida seda lõiku vastavalt meie ettepanekute p 3.6.	Täpsustame punkti arvestades põhimõtet, et riigitee kraavidesse on võimalik sadevett juhtida, kui esmalt on täidetud riigitee kraavide primaarne funktsioon ehk riigitee teenindamine. Ka üldplaneeringus tuleb tingimus selliselt sõnastada, et sadevee juhtimine riigitee kraavidesse on aktsepteeritav, kui see ei tekita probleeme riigitee teenindamisel.
			6. Täiendada planeeringu seletuskirja p 3.3. „Detailplaneeringu koostamise kohustus“ alapeatükki „Detailplaneeringu koostamise kohustusega juhud“ vastavalt meie ettepanekute p 3.5.	Korrigeerime üldplaneeringu eelnõu lähtuvalt esitatud märkusest.
			7. Planeeringu seletuskirja p 3. „Maakasutus – ja ehitustingimused“ alapeatükis „Üldised ehitustingimused“ on lõik: Tehnoõrkude kavandamisel eelistada nende paiknemist sõidutee kaitsevööndis. Täpsema asukoha väljaselgitamiseks riigitee kaitsevööndis teha koostööd Transpordiametiga.	Täpsustame punkti lähtuvalt põhimõttest, et riigitee kaitsevööndite ühildamine teiste tehnoõrkude kaitsevöönditega on aktsepteeritav, kui objekt ja selle kaitsevööndid