



Kiili Vallavalitsus
info@kiilivald.ee

Teie 28.03.2022 nr 8-1/703-102

Meie 09.05.2022 nr 7.2-1/22/6624-2

Kiili valla üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande koostölastamata jätmine

Olete taotlenud Transpordiametilt koostölastust Kiili valla üldplaneeringule (edaspidi planeering) ja keskkonnamõju strateegilisele hindamisele.

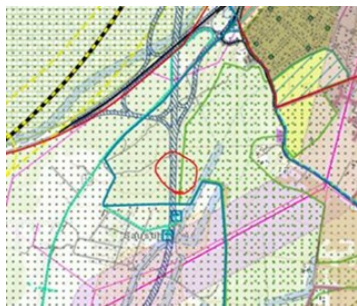
Tegime märtsis 2021 tõhusat koostööd, kuid vahepealsel ajal on ilmnunud uusi sisulisi asjaolusid, mida peame vajalikuks arvesse võtta enne planeeringu koostölastamist.

Võttes aluseks ehitusseadustiku (edaspidi EhS) ja planeerimisseaduse (edaspidi PlanS) § 75 lg 1 punktid 1 ja 10 **jätame planeeringu koostölastamata** (kirja punktid 1-4) järgmistel põhjustel.

1. Kajastamist vajab planeeringu joonisel riigi tugimaanteele 15 Tallinn-Rapla – Türi on Harju maakonna planeeringuga määratud trassikoridor, mida on teeprojektiga 2021.a. täpsustatud seoses Rail Baltica trassiga. Realiseeritavuse tagamiseks on vajalik tugimaanteed 15 käsitleda oluliselt muudetava teelõiguna (OMT) ja kanda trassikoridor maakonnaplaneeringu põhimõtete järgi üldplaneeringu joonisele (laius asulasisestel lõikudel on 150 m (75 m teljest) ja asulavälistel lõikudel 250 m).
2. Seletuskirjas on vajalik käsitleda trassikoridoride tüüpilisi ehitustingimusi, mille abil tagatakse maakonnaplaneeringu elluviimine.
 - 2.1. Kavandatava tee trassikorigoriga määratud alas (150 või 250 m) tuleb arvestada planeeringust ja õigusaktidest tulenevate piirangutega. Trassikorigoris ja tee kaitsevööndis on lubatud ehitada uusi hooneid või rajatisi ning rajada istandikke üksnes Transpordiameti nõusolekul.
 - 2.2. Kohaliku omavalitsusel tuleb Transpordiametilt küsida tingimusi või seisukohti enne planeeringu algatamist (detailplaneeringu koostamise kohustuse korral), projekteerimistingimuste (detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral) väljastamist ning kaasata ehitisteatiste menetlusse. Nimetatud kohustus kehtib juhul, kui on teada, et kavandatava tegevuse ala kattub vähemalt osaliselt trassikorigoriga määratud alaga. Peale tee-ehitusprojekti kinnitamist kehtivad tee ja tee kaitsevööndi alal seadustest tulenevad piirangud.
3. 2022.a. alguseks on selgunud uue asjaoluna liiklusuuringu (AS K-Projekt töö nr 21103 „Harjumaa Rae vald Kurna küla Saire kinnistu detailplaneeringu liiklusanalüüs“) alusel Kiili valda teenindava riigitee 11115 Kurna – Tuhala ristmike ja Kurna liiklussõlme läbilaskevõime ammendumine seoses Kurna liiklussõlme lähiala suure ja jätkuva arendussurvega. Liiklussõlme piirkonda on üheaegselt kavandatud olulisi tõmbepunkte (IKEA, Selver jne, Saire kinnistu ja Põllumehe detailplaneeringud), mida ei olnud võimalik ette näha liiklussõlme kavandamisel. Arendusega kaasnev liiklusnõudlus on

suurem kui olemasolev ja planeeringutega kavandatav teedevõrk võimaldab tagada. Vastavalt koostöölepingule on Kiili ja Rae vallavalitsused ning Transpordiamet tellinud riigiteele 11115 km 2,2-4,6 sh Kurna liiklussõlmele ja riigiteele 11507 eskiislahenduse (valmib käesoleva aasta esimeses poole lõpuks), mille realiseerimiseks on üldplaneeringus vajalik käsitleda riigiteed 11115 km 2,2-4,6 OMT-na. Ühtlasi on sobilik määrata teelõigule maakasutustingimused näiteks sarnaselt kirja punktidele 2.1 ja 2.2.

4. Oluliste tõmbepunktide kavandamise tõttu on otstarbekas ja vajalik rahvusvahelise põhimaantee 11 ja Kurna liiklussõlme lähialal üle vaadata liikuvuse tagamiseks perspektiivse kohaliku teedevõrgu ja kergliikluste arengusuunad ja määrata nende üldised asukohad arvestusega, et rahvusvahelise põhimaantee ülesanne ei ole teenindada kohalikku liiklust, vaid transiitliiklust. Meie hinnangul on tekkinud täiendav kohalik liiklusnõudlus seoses töökohtade ja teenuste loomisega IKEA lähiala tõmbepunktis just lähima 10 aasta perspektiivis. On sobilik kavandada kergliiklus- ja kohalike teede trassid suuremahulise arendusala ühendamiseks Kangru ja Luige alevikega jne. Palume üldplaneeringut täiendada perspektiivse kohalike teede ja kergliikluste võrguga.
5. Täiendavalt teeme ettepaneku käsitleda planeeringus riigitee nr 15 ulukiläbipääsu, mille rajamise vajadus on tuvastatud eelprojekti koostamise käigus (vt asukohta allpool). Vastavalt PlanS § 75 lg 1 punktile 10 on vaja üldplaneeringus täpsustada rohevõrgustiku asukohta ja toimimist tagavaid tingimusi ning määrata nendest tekkivad kitsendused. Meie hinnangul ei ole kirjeldatud asukohas võimalik tagada rohevõrgustiku toimivust muul moel kui ulukiläbipääsu rajamise abil. Ulukiläbipääsule on vajalik seada maakasutustingimused üldplaneeringuga, sest niisugune on käesoleval hetkel Majandus- ja kommunikatsiooni-, Rahandus- ja Keskkonnaministeeriumi parim teadmine. Ainult sel moel on täna võimalik tagada, et ÜP kehtestamise järel Maa-ametisse saadetav kitsenduste info jõuab Keskkonnaametisse ning aitab näiteks välistada metsateatise automaatse väljastamise. Oleme valmis pakkuma Teile igakülgset tuge puudutatud maaomanike kaasamisel.

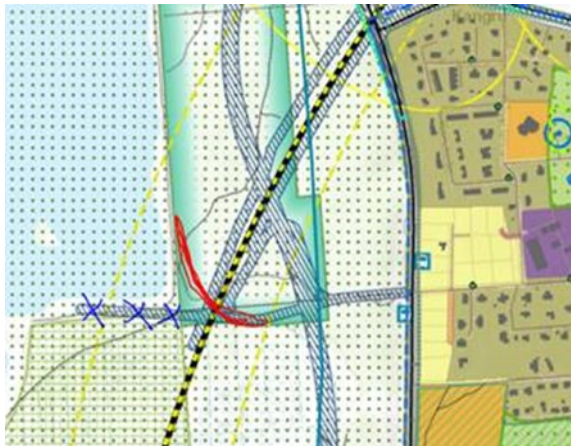


Palume määrata rohevõrgustiku toimivuse tagamiseks ulukiläbipääsude piirkonnas konkreetsed maakasutustingimused. Planeeringus ja KSH-s analüüsida mõju keskkonnale ning planeeringus näha ette rohevõrgustiku toimimiseks vajalikud maakorralduslikud piirangud planeeritud ulukiläbipääsude suudmealadele.

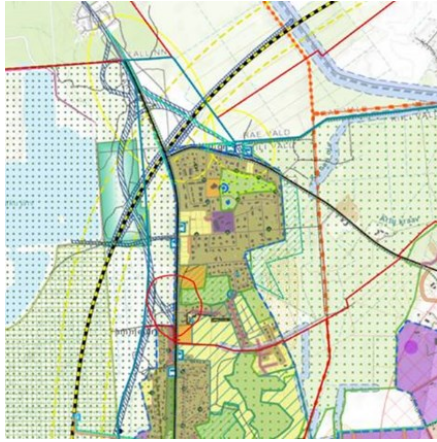
- 5.1. Ulukiläbipääsude (ökoduktide, samatasandiliste teeületuskohtade ja tunnelite) toimivuse tagamiseks moodustada ulukiläbipääsudele piiranguvööndid, mis on kantud maakasutusplaanile. Piiranguvööndina käsitletakse, arvestades maa kõlvikulist jaotust ja asustuse olemasolu ulukiläbipääsudel, 500 meetri raadiusega ala ulukiläbipääsu keskpunktist. Lähtuvalt maakasutusest ja rohevõrgustiku paiknemisest võib piiranguvööndit täpsustada, kaasates loomastiku ja rohevõrgustiku eksperdi. Ulukiläbipääsu piiranguvööndis ei ole üldplaneeringu kehtestamise ajal seni hoonestamata katastriüksustel uute ehitiste (v.a õhuliinid, maakaabelliinid, maa-alused trassid) püstitamine lubatud. Lubatud on ehitiste püstitamine olemasolevate hoonestusaladega seotult nii, et olemasolevad ja kavandatavad ehitised moodustavad kompaktse terviku. Piiranguvööndites tuleb säilitada kõrgpuistu jätkuv sidusus

ulukiläbipääsude suudmeala ja ümbritsevate kasvava metsaga alade vahel. Ehitised, sh piirdeaiad, ei tohi takistada loomade liikumist ulukiläbipääsudele;

- 5.2. Ulukiläbipääsude toimivuse ja rohevõrgustiku sidususe tagamiseks tuleb ulukiläbipääsude piiranguvööndis maaomanikel metsa majandades ja/või metsamajandamiskava koostades arvestada, et ulukiläbipääsu suudmeala piirkonna metsad toimivad ulukiläbipääsu juurdepääsualana. Sellest tulenevalt tuleb metsa majandada viisil, mis tagab rohevõrgustiku kõrgpuistu sidususe ja toetab loomade ulukiläbipääsu suudmeni jõudmist. Raiete planeerimisel on soovitatav koostööd alustada ulukiläbipääsu omanikuga juba enne metsateatise esitamist Keskkonnaametile, et koostöös planeerida raie teostamine mahus ja viisil, mis tagab rohevõrgustiku metsalise sidususe ja loomade läbipääsu ulukiläbipääsule. Metsateatis ulukiläbipääsu piiranguvööndis tuleb kooskõlastada ulukiläbipääsu omanikuga. Soovitatav on metsateatise kooskõlastamise asemel määrata planeeringus üldine piirang, et piiranguvööndis on lageraie keelatud.
- 5.3. Maavarade kaevandamist tuleb ulukiläbipääsu piiranguvööndis vältida. Maavara geoloogiline uuringuluba ja kaevandamisluba tuleb kooskõlastada ulukiläbipääsu omanikuga.
6. Planeeringus arvestada põhimõttega, et ulukiläbipääsude piiranguvööndite ruumiandmestik edastatakse Keskkonnaametile ja ulukiläbipääsu omanikule. Raie kavandamisel saadab Keskkonnaamet metsateatise kooskõlastamiseks ulukiläbipääsu omanikule. Maavara geoloogilise uuringuloa ja kaevandamisloa menetluses saadab Keskkonnaamet loa kooskõlastamiseks ulukiläbipääsu omanikule.
7. Soovime täiendavalt juhtida tähelepanu järgnevatele asjaoludele.
 - 7.1. Üldplaneeringu kaardil on perspektiivsed bussipeatuste asukohad kohati liiga detailsed ja vastuolus normidega, mistõttu teeme ettepaneku muuta tingmäärgi tähendust üldisemaks: „bussipeatuse vajadus“ vms.
 - 7.2. Kangru liiklussõlme projekteerimistingimuste menetlusega muudeti kergliiklustee viadukti otsa asukohta seoses Männiku laskealaga vastavalt joonisele toodule:



7.3. Kangru liiklussõlmes näidatava ajutise ühenduse (allpool tooduna) võiks tähistada teise värviga, sest kui tulevikus (ca 2030) planeeringujärgse lahenduse elluviimist jätkatakse, siis kaob see ühendus ära.



7.4. Soovitame kajastada planeeringus eritasapinnalist juurdepääsu raudteejaamale.



Oleme valmis tegema koostööd planeeringu koostajaga ning palume esitada planeering peale korrigeerimist Transpordiametile uuesti kooskõlastamiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhtivspetsialist

projekteerimise osakonna taristu kooskõlastuste üksus

Krista Einama

58627026, Krista.Einama@transpordiamet.ee