



Saku Vallavalitsus
karmen.jaager@sakuvald.ee
Juubelitammede tee 15
Saku alevik, Saku vald, 75501,
Harju maakond

Teie 09.01.2024 nr 7-1/53-8

Meie 08.02.2024 nr 7.2-2/24/468-2

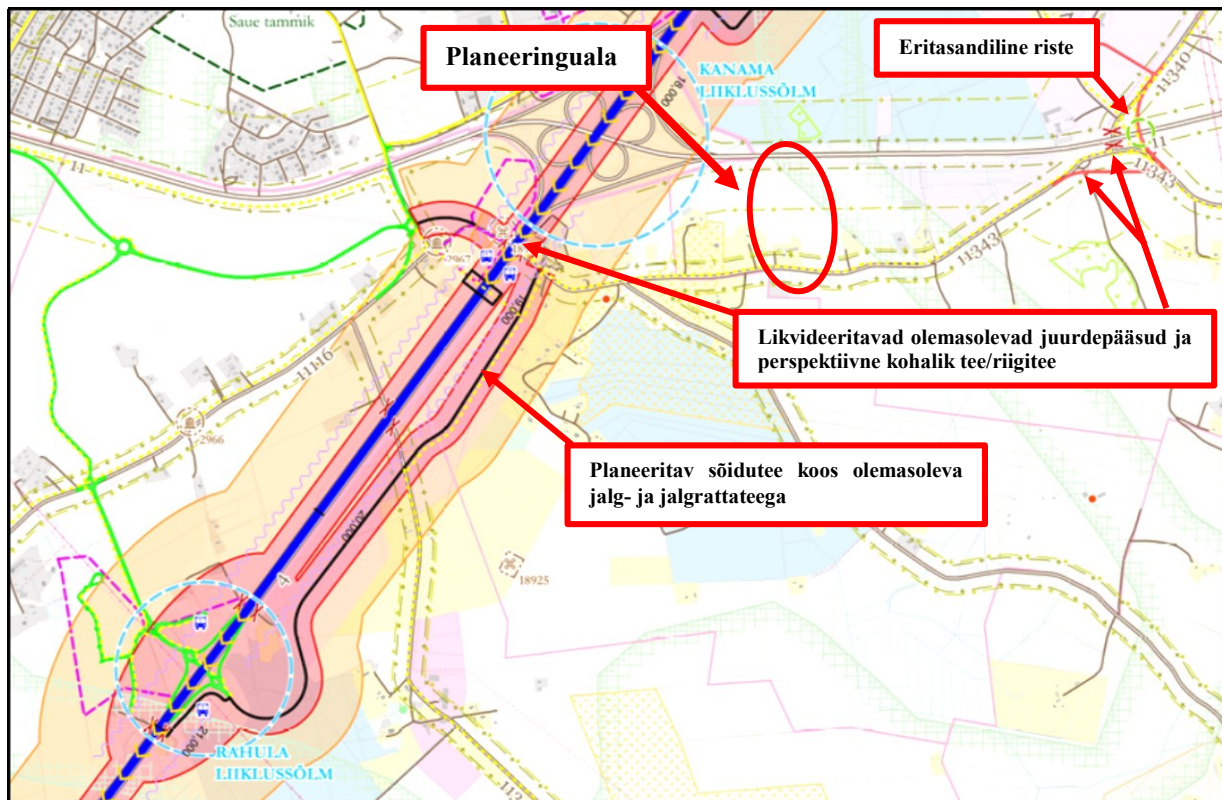
**Seisukohtade väljastamine Kanama tee 19
ja Kanama tee 21 maaüksuste ja lähiala
detailplaneeringu koostamiseks**

Olete taotlenud seisukohti Harju maakonna Saku valla Jälgimäe küla Kanama tee 19 ja Kanama tee 21 maaüksuste ja lähiala detailplaneeringu (katastritunnused vastavalt 71801:003:0007; 71801:003:1050, edaspidi *planeering*) koostamiseks. Planeeringut ei ole algatatud.

Planeeringu eesmärgiks on Kanama tee 19 ja Kanama tee 21 maaüksuste ärimaa ja elamumaa kruntideks jaotamine. Ärimaadele soovitakse määrata hoonestusalad ja ehitusõigus kaubandus-, tootlustus- ja teenindushoonete ning kontori- ja büroohoonete ehitamiseks. Elamumaadele soovitakse määrata hoonestusalad ja ehitusõigus üksik- ja kaksikhoonete ehitamiseks. Lisaks antakse detailplaneeringuga tehnovõrkude ja rajatiste, heakorrastuse, haljastuse, avaliku ruumi, liikluskorralduse ja parkimise põhimõtteline lahendus. Planeeritava ala suurus on ligikaudu 6,2 ha.

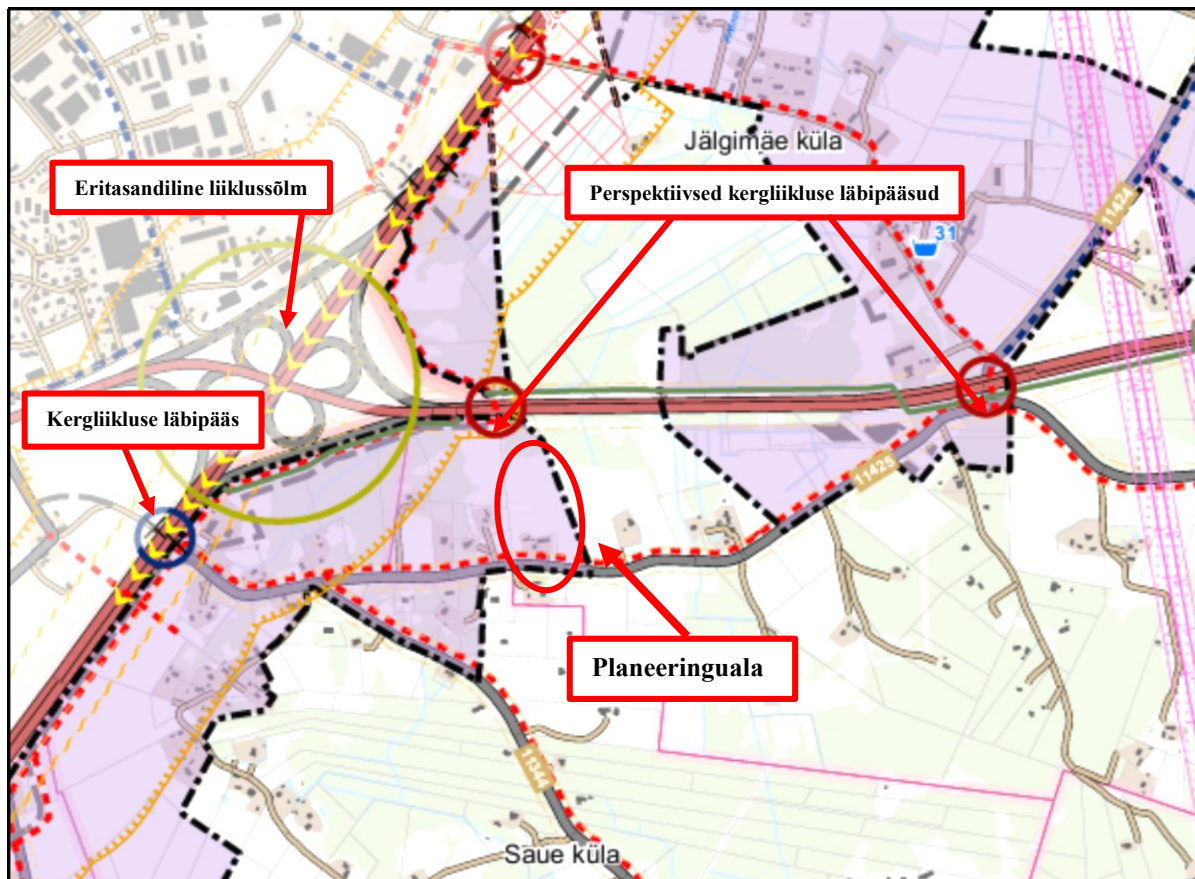
Planeeritav ala asub riigitee nr 11 Tallinna ringtee km 29,271-29,365 ja riigitee nr 11425 Kanama-Saku tee (edaspidi *riigitee*) km 0,996-1,208 kaitsevööndis. Riigiteede keskmine ööpäevane liiklussagedus on vastavalt 14 476 ja 353 autot ning kiirusrežiim mõlemal riigiteel on 90 km/h.

Lisaks eeltoodule peame oluliseks märkida, et tulenevalt planeeringuala paiknemisest riigitee nr 4 Tallinna-Pärnu-Ikla tee vahetus läheduses, tuleb planeeringu koostamisel arvestada, et ala on tihedalt seotud Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“ (edaspidi *teemaplaneering*). Teemaplaneeringu eesmärgiks on riigi põhimaantee liiklusohutuse ja sõidu sujuvuse tagamine, millest tulenevalt suletakse samatasandilised maha- ja pealesõidud, kohalik liiklus suunatakse kohalikele teedele ning põhimaanteele maha- ja pealesõit toimub eritasandiliste ristmike kaudu (vt *joonis 1*).



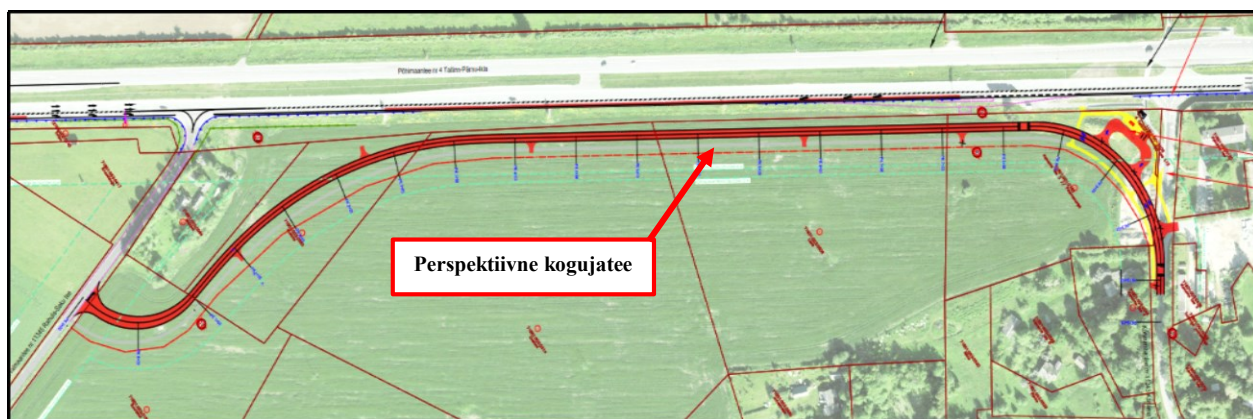
Joonis 1. Väljavõte teemaplaneeringust. Kanama ja Rahula eritasandiliste ristmike vaheline piirkond.

Saku valla üldplaneeringuga (kehtestatud Saku Vallavolikogu 20.04.2023 otsusega nr 24) on täpsustatud valda läbivate riigiteede nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla tee ja nr 11 Tallinna ringtee liikluskorralduse üldiseid põhimõtteid. Vältida tuleb kohaliku liikluse suunamist transiitliiklusega teele ning liitumine põhimaanteedega toimub ainult kas üldplaneeringuga kavandatud või hilisemas etapis (eri)planeeringuga kavandatud sõlmede kaudu. Riigiteedel, mille liiklussagedus ületab 6000 autot ööpäevas, tuleb juurdepääsud tagada kohalike teede või kogujateede kaudu (vt joonis 2).



Joonis 2. Väljavõte Saku üldplaneeringust. Teed ja tehnovõrgud.

Liiklusohutuse taseme tõstmiseks on Transpordiameti tellimusel koostatud projekt „Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 18,81 Kanama ristmiku ja km 19,85 Rahula tagasipöördekohta likvideerimise ning kogujatee ehitus (Roadplan OÜ; Töö 21081-1). Eesmärgiga likvideerida riigitee kõnealusel lõigul samatasandilised ristmikud ja ehitada välja olemasolevaid kõrvalmaanteid nr 11345 Rahula-Saku tee ning nr 11425 Saku-Kanama tee ühendav kogujatee.

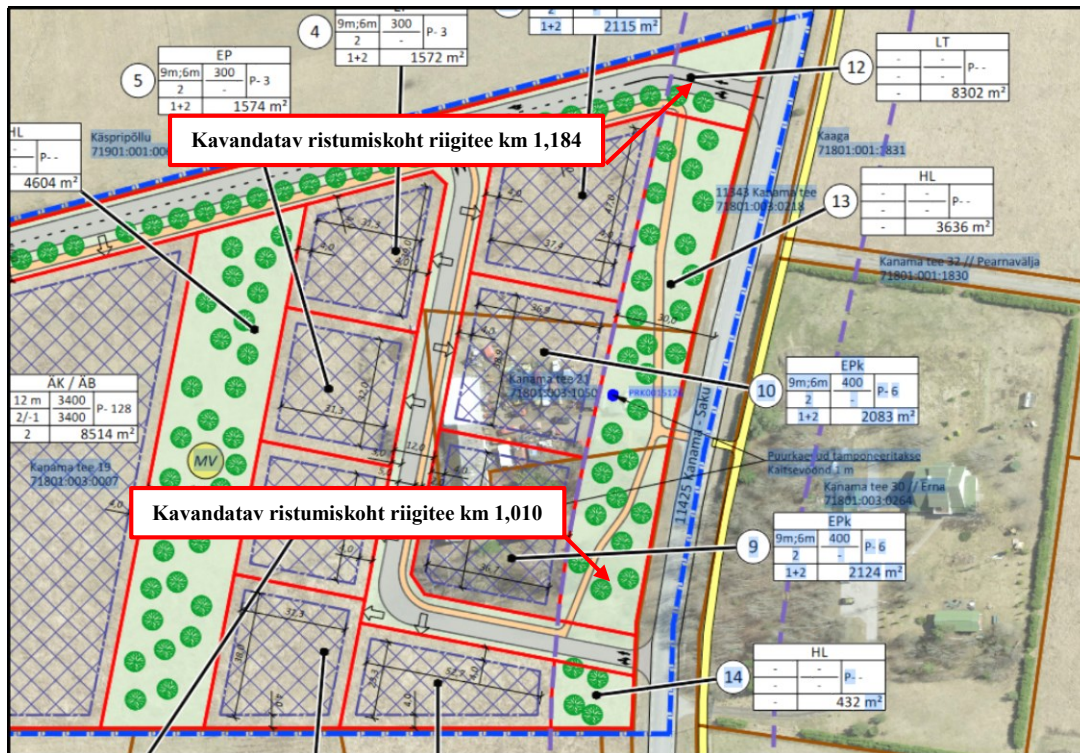


Joonis 3. Väljavõte „Riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 18,81 Kanama ristmiku ja km 19,85 Rahula tagasipöördekohta likvideerimise ning kogujatee ehitus“ üldskeemist.

Võttes aluseks ehitusseadustiku (EhS) ja planeerimisseaduse (PlanS) ning kliimaministri 17.11.2023 [määruse nr 71](#) „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi *normid*) esitame seisukohad planeeringu koostamiseks järgnevalt.

1. Juurdepääsud planeeringualale on hetkel tagatud olemasolevate ristumiskohtade kaudu riigitee km 1,020 ja km 1,084. Planeeringu algatamise eelnõu juurde lisatud eskiislahendusest nähtub, et kõnealuseid ristumiskohti ei ole planeeritud kasutusse jätta, vaid need on kavandatud

nihutada orienteeruvalt riigitee km 1,010 ja km 1,184 (vt *joonis 4*).



Joonis 4. Väljavõtte planeeringu põhijoonise eskiislahendusest.

Arvestades riigitee geometriat ei saa me nõustuda sellega, et põhjapoolne ristumiskoht on kavandatud ärimaa sihtotstarbega maaüksuste teenindamiseks ehk põhiline liiklus on suunatud kohta, kus normidele vastava nähtavuse tagamine (vt *normide lisa 2 joonis 8*) koormab oluliselt naaberkinnisasja (Käspripõllu, tunnus 71901:001:0060) maakasutust ning vasakut nähtavuskolmnurka pole võimalik hoida avatuna riigitee tavapärase korrashoiu abil.

Palume näha ette lahendus, milles ristumiskohtade asukohad on pööratud nõ „peegelpilti“ ehk ärimaa sihtotstarbega maaüksuseid teenindaks hea nähtavusega teelõigus paiknev ristumiskoht riigitee km 1,010 ja elamumaa sihtotstarbega maaüksuseid teenindaks alternatiivselt ristumiskoht riigitee km 1,184.

2. Joonistele kanda ja seletuskirjas kirjeldada kavandatavate ristumiskohtade nähtavuskolmnurgad vastavalt normide lisa 2 joonisele 8. Nähtavusallas ei tohi paikneda nähtavust piiravaid takistusi. Vajadusel näha ette metsa, võsa, heki, aia vms rajatise likvideerimine (EhS § 72 lg 2).

3. Määrata planeeringuala liikluskorralduse põhimõtted vastavalt PlanS § 126 lg 1 punktile 7. Liikluslahenduse koostamisel sh juurdepääsude kavandamisel lähtuda kõrgema tasandi planeeringutega määratud ja täpsustatud valda läbivate riigiteede liikluskorralduse üldiste põhimõtetest. Palume arvestada, et riigitee projekti realiseerimisel tagatakse perspektiivse kogujateega uus juurdepääs planeeringualale kogujateelt kas põhimaantee nr 4 km 19,659 Rahula ristmiku (vt *joonis 3*) või põhimaantee nr 11 Tallinna ringtee km 28,046 Jälgimäe ristmiku ning liiklussõlmede kaudu (vt *joonis 1*). Ruumiline lahendus siduda kontaktalas paiknevate teiste planeeringute ja teeprojektide lahendustega. Hinnata arendusega kaasnevat liiklussageduse kasvu ja liikluskoosseisu ning arvestada sellega liikluslahenduse koostamisel.

Arvestada, et planeering on ehitusprojekti koostamise alus. Ruumivajaduse hindamiseks, ohutu liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõttele vastava projektilahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10) kaasata planeeringu koostamisse teedeinsener kui eriteadmistega isik (PlanS § 4 lg 6).

4. Joonistele kanda ja seletuskirjas tuua välja EhS § 71 kohane tee kaitsevöönd.

5. Teekaitsevööndis on keelatud tegevused vastavalt EhS § 70 lg 2 ja § 72 lg 1, sh on keelatud ehitada ehitusloakohustuslikku teist ehitist. Riigitee kaitsevööndis kehtivatest piirangutest võib kõrvale kalduda Transpordiameti nõusolekul vastavalt EhS § 70 lg 3. Hoonestus kavandada tee

kaitsevööndist väljapoole, kuna kaitsevööndis puudub väljakujunenud hoonestusjoon.

6. Kergliiklusteede kavandamisel on sobilik lähtuda järgmistest põhimõtetest.

6.1. Näha ette kergliiklusteede sidumine tõmbepunktidega ning jätkuvuse tagamine, sh väljapoole planeeringuala. Arvestada, et riigitee nr 11425 Kanama-Saku tee km 0,07-3,45 kaitsevööndisse on rajatud jalg- ja jalgratta tee ning tänavavalgustus. Jalakäijate ohutuse tagamiseks tuleb näha ette ohutu teeületuskoht ühenduseks kergliiklusteedega.

6.2. Arvestada Roadplan OÜ on koostanud projekti „11425 Kanama-Saku tee ja 11345 Rahula-Saku tee vaheline jalgratta- ja jalgte (Töö 21081-2)“ lahendusega.

7. Parkimine lahendada oma kinnistul ning riigiteel parkimist ja tagurdamist mitte ette näha. Parkimiskohtade vajadus arvutada vastavalt EVS 843 Linnatänavad.

8. Joonistel näidata planeeringualal paiknevad olemasolevad ja kavandavad tehnovõrgud ning muu taristu. Riigitee alune maa on riigitee rajatise teenindamiseks. Vaba ruumi olemasolul võime asukohapõhiselt anda nõusoleku kasutada seda maad tehnovõrkude paigutamiseks. Planeeringu koosseisus kavandavad riigiteega ristuvad tehnovõrgud tuleb rajada kinnisel meetodil. Lähtuda Transpordiameti juhendis „[Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale kavandamisel](#)“ toodud põhimõtetest.

9. Seletuskirjas käsitleda ning joonistel näidata planeeringuala sademevee ärajuhtimise lahendus. Vastavalt EhS § 72 lg 1 punktile 5 ja § 70 lg 2 punktile 1 on riigitee kaitsevööndis keelatud teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandustööd ning ohustada ehitist ja selle korrakohast kasutamist. Vältimaks tee muldkeha uhtumist ja üleniiskumist ei tohi sademevett juhtida riigitee alusele maaüksusele.

10. Planeeringu elluviimise kavas määrata ehitusjärjekorrad. Arendusega seotud teed tuleb rajada ning nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada (alus EhS § 72 lg 2) enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist.

11. Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.

12. Detailplaneeringu aluseks olev geodeetiline alusplaan peab olema mõõdistatud piisavas ulatuses, mis võimaldab hinnata planeeringulahenduse sobivust sh kavandatud sademevete ärajuhtimise süsteemi jms. Võttes aluseks „[Täiendavad nõuded topo-geodeetilistele uurimistöödele teede projekteerimisel](#)“ p 2.3, soovitame mõõdistusala laiuseks 50 meetrit tee teljest või lähimate hoonete fassaadideni, kuid mitte vähem kui 20 meetrit tee teljest.

13. Kanda joonistele riigitee kaitsevööndisse planeeritud objektide (hoonestusala, parkla, tehnorajatis jms) kaugused riigitee katte servast.

14. Kasutada riikliku [teeregistri](#) põhiseid teede numbreid ja nimetusi.

15. Lähtuvalt asjaolust, et planeeringuala piirneb riigiteega, tuleb planeeringu koostamisel arvestada olemasolevast ja perspektiivsest liiklusest põhjustatud häiringutega (müra, vibratsioon, õhusaaste). Riigitee liiklusest põhjustatud häiringute ulatust tuleb hinnata vastavalt keskkonnaministri 03.10.2016 määrusele nr 32 „[Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded](#)“. Kavandada planeeringu kehtestaja kaalutusotsusena meetmed häiringute leevendamiseks, sh keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „[Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid](#)“ lisas 1 toodud müra normtasemete tagamiseks. Seletuskirjas kirjeldada ning vajadusel näidata joonistel kavandatud leevendusmeetmed. Seletuskirja lisada selgitus, et Transpordiamet ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks.

16. Planeeringu seletavas osas märkida, et kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks.

17. Seisukohad planeeringu koostamiseks kehtivad kaks aastat alates kirja väljastamise kuupäevast, tähtaja möödumisel tuleb taotleda uued seisukohad. Oleme valmis tegema koostööd planeeringu koostajaga, täpsustamaks ning täiendamaks käesoleva kirjaga esitatud seisukohti.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna koostööstuste üksus

Lisa 1: Eskiislahendus

Jana Prost

5792 4753, Jana.Prost@transpordiamet.ee