



Kuusalu Vallavalitsus
vallavalitsus@kuusalu.ee

Teie 04.01.2022 nr 7-1/48

Meie 02.02.2022 nr 7.2-1/22/322-2

Kuusalu valla üldplaneeringu eskiislahendusest ja avalikust väljapanekust

Olete teavitanud Transpordiametit Kuusalu valla üldplaneeringu eskiislahenduse avalikust väljapanekust. Arvestades asjaolu, et Kuusalu valla üldplaneeringus sisuline koostamine algas juba aastal 2015 a. ning aastate jooksul lisandunud täiendavaid kõrgema tasandi planeeringuid, on meie hinnangul sobilik lisaks eskiisi kohta märkuste toomisele ajakohastada ka Transpordiameti seisukohti.

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

I. Märkused planeeringule

1. Planeeringu joonistele kanda ja seletuskirjas kirjeldada riigitee nr 1 Tallinn–Narva põhimaantee perspektiivse liikluskorralduse lahendus (nt eritasandilised risted, liiklussõlmed, likvideeritavad mahasõidud ja ulukiläbipääsud, kogujateed jne). Määrata riigitee nr 1 oluliselt muudetavaks riigiteeks. Määrata riigitee ja liiklussõlmede ruumivajadus. Ruumivajaduse määramisel lähtuda teekoridorist 150 m ning liiklussõlmede ruumivajadusest (piki teed 1000 m, põiki teed 500 m). Riigitee joonisele kandmisel võtta aluseks „Liikluskorraldus, sellega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud mõjud ja müra leevendamise meetmed põhimaanteel nr 1/E20 Tallinn-Narva Kuusalu valla territooriumil (30,7 - 63,6 km)“.
2. Planeeringu joonistel on esitatud liiklussõlmede rampide vahelistele aladele sihtotstarbeks näiteks äri- ja tootmismaad (vt joonis 1). Arvestada asjaoluga, et liiklussõlmede rampidele mahasõitude ja ristmike kavandamine ei ole normidega kooskõlas, mistõttu tuleb antud aladel vältida sihtotstarbeliste maade rakendamist. Määrata need transpordimaaks. Pikemas perspektiivis tuleb eeldada nende alade sihtotstarbe muutumist transpordimaaks ning mahasõitude likvideerimist olemasolevatele maaüksustele. Palume reserveerida liiklussõlmede sisese maa transpordimaa juhtotstarbeks.



Joonis 1. Maakasutuse sihtotsarve on määratud liiklussõlme aladele.

3. Planeeringu kaardil on märgitud olemasolevad ja perspektiivsed matkarajad riigitee nr 1 kõrvale ning nähtud ette ületuskoht üle 2+2 maantee. Arvestades riigitee liiklussagedust ning tuginedes liiklusohutusele ei ole matkaraja kavandamine olulise liiklussagedusega tee kõrvale sobilik lahendus. Matkaraja kavandamisel palume arvestada, et teeületused jääksid perspektiivsete liiklussõlmede asukohta ning matkarajad oleksid kavandatud riigi põhimaanteest eemale (eelduslikult perspektiivsetele kogujateede äärde).



Joonis 2. Matkarajad riigitee nr 1 kõrvale (sh teeületus 2+2 maanteel).

4. Planeeringu seletavas osas täpsustada, et riigitee kraavidesse arendusalade sademevett mitte juhtida.
5. Planeeringu seletava osa peatükki 6.3.2 „Roheline võrgustik“ täpsustada vastavalt käesoleva kirja II jaotise punktile 7.
6. Planeeringu seletava osa peatükk 6.4.1 „Riigiteed“ täpsustada riigitee kaitsevööndite selgitusi ning arvestada käesoleva kirja II jaotise punktis 2 toodud erisustega. Planeeringu kaardile/joonistele kanda riigitee kaitsevööndid.
7. Planeeringu seletava osa peatükk 6.4.1.1 „Tallinn–Narva“ täpsustada ja korrigeerida põhimaantee arendamise üldiseid põhimõtteid. Transpordiamet viib riigiteed nr 1 ellu etapiviisiliselt arvestades teehoiukavast rakendatavaid rahalisi vahendeid. Planeeringu seletavas osas palume selgitada, et uuringust „Liikluskorraldus, sellega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud mõjud ja müra leevendamise meetmed põhimaanteel nr 1/E20 Tallinn–Narva Kuusalu valla territooriumil (30,7 - 63,6 km)“ kavandatud lahendus on põhimõtteline ning kinnistute juurdepääsuks vajalike kogujateede paigutus ja liiklussõlmede lahendused täpsustuvad edasise projekteerimise käigus.
Eemaldada antud peatükist punkt 4, mis sätestab, et riigitee kavandamisel tuleb kasutada suundristmike kavandamise võimalusi, et leevendada tee-ehitusprojektide käigus mahasõitude sulgemise tõttu igapäevaselt läbitava vahemaa pikenemisest tulenevat mõju. Selgitame, et ristmike kavandamine (sh suundristmike kavandamine) on reguleeritud normidega ja rajamine peab olema kooskõlas normiga. Suundristmik on ristmiku tüüp, mitte leevendusmeede. Terviklik riigitee nr 1 lahendus läbi töötatud üldplaneeringu koostamise raames (liiklusuuring).
8. Planeeringus märkida Viinistu sadam sadamamaa alana.
9. Planeeringualal asuvad üldkasutatavad navigatsioonimärgid Mohni ja Juminda tuletorn ning mõned sadamate navigatsioonimärgid. Navigatsioonimärkide nähtavuse ja taustast eristuvuse halvenemise vältimiseks tuleb vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 06.12.2002. a määrusele nr 26 „Ehitustegevuse kord veeteel või navigatsioonimärgi vahetus läheduses või mõjupiirkonnas“ § 4 lõikele 1 navigatsioonimärgi vahetus läheduses ja selle mõjupiirkonnas ehitustegevus kooskõlastada Transpordiametiga. Planeeringu seletuskirjas käsitleda ka

navigatsioonimärke ja eelnimetatud rajatiste seotud kooskõlastamise vajadust.

II. Üldplaneeringu seisukohtade ajakohastamine

1. Teedevõrgustiku, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine:
 - 1.1. Kanda planeeringusse perspektiivne teekoridor, liiklussõlmede ruumivajadus ja perspektiivsed kogujateed uuringust „Liikluskorraldus, sellega kaasnevad sotsiaalmajanduslikud mõjud ja müra leevendamise meetmed põhimaanteel nr 1/E20 Tallinn–Narva Kuusalu valla territooriumil (30,7 - 63,6 km)“. Planeeringus tingimuste määramisel tuleb tagada uuringus toodud liiklussõlmede ja teede realiseerimiseks vajalik ruumivajadus.
 - 1.2. 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 milledel on igaühel oma funktsioon ja need funktsioonid on leitavad siit: majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrus nr 72 „[Riigiteede liigid ja riigiteede nimekirj](#)“. 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 „Maanteede 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 [selle lingi alt](#).
 - 1.3. 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.
 - 1.4. 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 ja vahekaugused on normidega piiratud. Riigitee nr 1 Tallinn–Narva puhul on sobilik ja vajalik lähtuda punktis 1.1 toodud liiklusuuringu terviklahendusest.
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. Riigitee nr 1 Tallinn–Narva km 35,9–41,5 ja km 50,925–54,000 määrata riigitee kaitsevööndi laiuseks 50 m lähtudes asjaolust, et tegemist on riigi põhimaanteega ning rahvusvahelise maanteega.
 - 2.3. Kuusalu alevikus:
 - 2.3.1. Riigitee nr 11106 km 0,375 – 0,775 määrata riigitee kaitsevööndi laiuseks 30 m lähtudes asjaolust, et tegemist on asulavälise liikluskeskkonnaga.

- 2.3.2. Riigiteede nr 3517, nr 3518 ja nr 3519 määrata riigitee kaitsevööndi laiuseks 30 m lähtudes asjaolust, et tegemist on asulavälise liikluskeskkonnaga ning Kuusalu liiklussõlme osaga.
- 2.4. Kiiu aleviku ulatuses määrata kõigi kõrvalmaanteede ja ühendusteede kaitsevööndi laiuseks 30 m, välja arvatud riigitee 11260 Jõelähtme – Kemba km 20,065–20,600 (Kiiu ojast kuni Veski tänavani) ja riigitee nr 11105 Kiiu–Soodla km 0,000–0,800, tulenevalt asulavälisest keskkonnast ja hoonestusjoone puudumisest.
- 2.5. Kolga aleviku ulatuses määrata kõigi kõrval- ja tugimaanteede ning ühendusteede kaitsevööndi laiuseks 30 m, välja arvatud riigitee 11268 Kolga–Pudisoo km 1,250–2,640 (Leeskõrve teest kuni Uuri-Kolga teeni) ja riigitee nr 11288 Ulliallika–Kolga km 2,950–2,115 (asulavärvast kuni, tulenevalt asulavälisest liikluskeskkonnast ja püsiva hoonestusjoone puudumisest).
- 2.6. Juhul kui olemasolev hoonestusjoon jätkub väljaspool alevit/alevikku, kaalub Transpordiamet kohaliku omavalitsuse põhjendatud ettepaneku alusel EhS § 71 lõikest 2 tuleneva kaitsevööndi laiuse vähendamist.
- 2.7. Peale planeeringu kehtestamist tuleb kaitsevööndi laiuseid kajastav ja määrav joonis esitada Transpordiametile GIS või CAD formaadis.
3. Planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste määramine:
- 3.1. EhS § 70 lg 2 kohaselt on keelatud riigitee kaitsevööndisse ehitada ehitusloakohustuslikke hooneid. 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 igaljuhul 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.
- 3.5. 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 $1,5 \times (H + D)$ (sealjuures H = tuuliku masti kõrgus ja D = rootori ehk tiiviku diameeter).
- Väikese kasutusega (alla 100 auto/ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teeomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektrituuliku tee 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.

- 3.6. 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 Transpordiamet 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 sademeveet riigitee kraavidesse. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel koostöös Transpordiametiga.
 - 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 Transpordiametiga 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 Transpordiametiga.
 - 4.5. Määrata koostöös Transpordiametiga 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 juhiseiga „[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. Transpordiameti 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. Rohevõrgustiku toimivuse tagamine ja ulukiläbipääsudega seonduv:
- 7.1. Rohevõrgustiku sidususe tagamiseks palume sätestada konkreetsed maakasutustigimused Kuusalu valla üldplaneeringus. Planeeringus ja KSH-s analüüsida mõju keskkonnale ning planeeringus näha ette rohevõrgustiku toimimiseks vajalikud maakorralduslikud piirangud planeeritud ulukiläbipääsude suudme aladele. Palume seletuskirja ptk 6.3.2 „Roheline võrgustik“ ning planeeringu jooniseid täiendada järgnevate märkuste alusel.
- 7.1.1. 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 meetrist ala ulukiläbipääsu keskpunktist. Lähtuvalt maakasutusest ja rohevõrgustiku paiknemisest võib piiranguvööndit täpsustada. 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 kompaktsed terviku. Ehitised, sh piirdeaiad, ei tohi takistada loomade liikumist ulukiläbipääsudele. Piiranguvööndites tuleb säilitada puistu jätkuv sidusus ulukiläbipääsude suudmeala ja ümbritsevate kasvava metsaga alade vahel. Ehitised, sh piirdeaiad, ei tohi takistada loomade liikumist ulukiläbipääsudele;
- 7.1.2. 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 puistu 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.
- 7.1.3. Maavarade kaevandamist ulukiläbipääsu piiranguvööndis vältida. Maavara geoloogiline uuringuluba ja kaevandamisluba tuleb kooskõlastada ulukiläbipääsu omanikuga.
- 7.2. 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. Märkime, et punktide 7.1.2, 7.1.3 ja 7.2 koostöö käsitlemine üldplaneeringus sõltub oluliselt sellest, millised lahendused leitakse ministeeriumite tasemel rohevõrgustiku regulatsioonile ja vastutuse jaotamisele.
- 7.3. Planeeringus näha ette perspektiivsete ulukiläbipääsude kavandamine riigiteele nr 1 orienteeruvalt km 44,7, km 49 ja km 57,6. Täpsem asukoht selgitada välja vastavalt

üldplaneeringu mõõtkavas täpsustatavale rohevõrgustikule.

8. Lennundus:

8.1. Kuusalu valla õhuruumi katavad osaliselt militaarlennu ajutised piirangualad EER15A ja EER15B, kus võib toimuda ala aktiveerimise korral militaarlennutegevus. Tegevus võib tekitada müra ning häiringuid, millega palume Teil üldplaneeringusu ja KSH välja töötamisel arvestada. Alade asukohad on leitavad Maa-ameti lennunduskaardilt.

9. Ettepanekud KSH väljatöötamisele:

9.1. KSH käigus hinnata riigiteede liiklusest tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, vibratsioon, visuaalne häiring, vms) elanikkonna heaolule ja tervisele lähtudes kavandavast üldplaneeringu lahendusest.

9.2. Riigiteede müra ja selle leevendamist käsitleda atmosfääriõhu kaitse seaduse § 64 alusel, sh arendaja kohustusi müra normtasemetest lähtuvalt.

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

Oleme valmis selgitama ja täpsustama esitatud ettepanekuid koosoleku vormis ning aitama välja töötada kohakeskselt sobivamaid lahendusi. Andmete saamiseks ja küsimuste korral palume pöörduda kirja koostaja poole kelle nimi on toodud allpool.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhtivspetsialist

projekteerimise osakonna taristu kooskõlastuste üksus

Lisa. Juhime tähelepanu Transpordiameti veebilehelt leitavale asjakohasele teabele:

- Maakonnaplaneeringuid täpsustavad riigimaanteeade [teemaplaneeringud](#)
- [Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021+](#)
- [Riigimaanteeade teehoiukava](#) ja [juhenddokumendid](#)
- [Riiklik teeregister](#)
- [Liiklussageduse statistika](#) (sh kergliiklusteedel)
- Välisõhus leviva müra vähendamise [tegevuskava](#) ja strateegiline [mürakaart](#)
- [Õhusaaste](#)
- Eesti loomaõnnetuste [andmebaas](#) ja kaardirakendused ([link](#) ja [link](#))
- Käsiraamat „[Loomad ja liiklus Eestis](#)“
- Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a [määrus nr 106](#) „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maantee projekteerimisnormid“
- Üldplaneeringu koostamise juhised „[Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks](#)“:

Hans Keskrand

59819102, Hans.Keskrand@transpordiamet.ee