



Erki Ruben  
Lääne-Harju Vallavalitsus  
erki.ruben@laaneharju.ee  
Rae tn 38  
76806, Harju maakond, Lääne-Harju  
vald, Paldiski linn

Teie 26.03.2024 e-kiri

Meie 26.04.2024 nr 7.2-1/24/5356-3

### **Lääne-Harju valla üldplaneeringu eelnõust ja KSH avalikust arutelust**

Olete teavitanud Transpordiametit Lääne-Harju valla üldplaneeringu (edaspidi planeering) avalikust arutelust 05.05.2024 ja täiendatud materjalidega tutvumise võimalusest 29.03.2024-26.04.2024.

Oleme 10.01.2020 kirjaga nr 15-2/19/58092-3 esitanud ettepanekud Lääne-Harju valla üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja KSH väljatöötamise kavatsusele. Kirjaga 08.03.2022 nr 7.2-1221001-2 oleme edastanud tähelepanekud üldplaneeringu avalikul väljapanekul toodud planeeringulahenduse täpsustamiseks, kuid oleme jätkuvalt seisukohal, et avalikule väljapanekule esitatud täiendatud planeeringulahendus ei ole terviklikult vajalikke asjaolusid arvestanud. Palume selgemalt ja konkreetsemalt käsitleda planeeringus Transpordiameti kirjas nr 15-2/19/58092-3 toodud punkte alljärgnevalt.

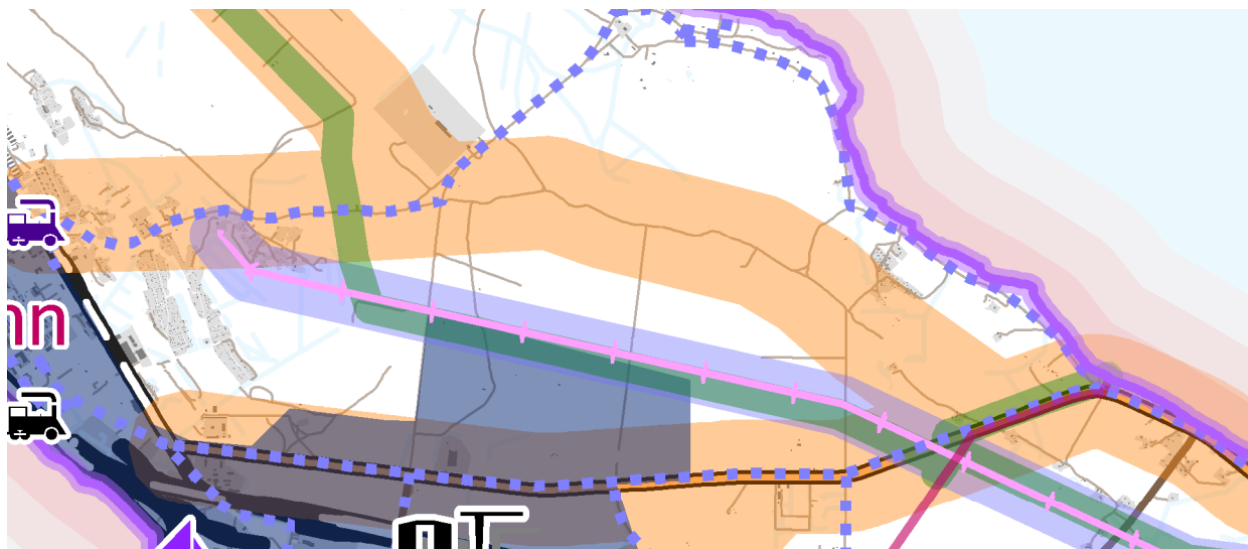
1. Käsitleda (joonistel ja seletuskirjas) Harju maakonnaplaneeringukohast ning riigi huvina esile tõstetud kavandatavat teedevõrku koos nende liiklussõlmede ja kogujateedega (kirja punktis 1.1). Näiteks puudub Keila linna põhjapoolsele ümbersõidul riigitee 11194 eritasandiline liiklussõlm ja Keila linna lõunapoolse ümbersõitu lõigul põhimaantee 11 kuni kõrvalmaantee 11370, mis jääb lühikeses lõigus Lääne-Harju valla territooriumile.

Palume eritasandilise liiklussõlme tingmargi suurus viia proportsiooni liiklussõlme alla jääva maavajadusega.

Perspektiivsete teede osas palume siduda planeeringulahendused konkreetsete projektlahendustega:

- Keila põhjapoolne ümbersõit siduda K-Projekt OÜ tööga nr 05298 -GE „T11 Tallinna ringtee Vao km 0- Keila km 38,4 ja T-8 Tallinn-Paldiski mnt km 11,4-km 29,2 rekonstrueerimise eelprojekt“.
  - Keila lõunapoolne ümbersõit siduda Roadplan OÜ tööga nr 20106-2“ Keila lõunapoolne ümbersõit“.
2. Planeeringus käsitleda kirja punktides 1.2–1.5, punktides 3.2–3.3 ja punktis 4 toodud olulise liikluskäitumise teede (OLT) põhimõtteid. Selguse huvides juhime tähelepanu, et käsitleda tuleb muuhulgas OLT teedel võimalikke kavandatavaid meetmeid, (vt kirja punkti 4 alapunkt 4.5).

3. Planeeringus tuua välja konkreetsed kitsendused nii perspektiivsete maanteed kavandamisel kui ka OLT teede osas. Seletuskirja lisada, et OLT teekoridor (nagu ka perspektiivne teekoridor), on piiranguala mõlemal pool riigitee teljest laiussega 75 m. Trassikoridoris kehtivad piirangud ning maad saab kasutada vaid sihtotstarbekohaselt ja meid tuleb kaasata lähiala puudutatavatesse menetlustesse.
4. Selgitame et, Transpordiamet arendab ja ehitab riigiteid vastavalt riiklikult teehoiukavale ja üldplaneeringute kaudu kohustusi ei võta. Palume eeltoodut planeeringu seletuskirjas selgitada ja arvestada, et üldplaneeringu raames tehtud ettepanekud on võimalikud arenguperspektiivid ja loovad võimaluse, kuid ettepanekud vajavad edaspidiselt täpsustamist. Näiteks riigiteele 8 tehtud tee õgvendamise ettepanek (alates 11198 ristumisest kuni 11196 ristumiseni) ei ole käesoleval hetkel kõrgemates arengudokumentides määratletud riigihuvina ega Transpordiameti vastutusena (vt riigihuvi punkt 1).
5. Vajalik on tuua planeeringu kaartidel välja riigiteede kaitsevööndid vähemalt nendes lõikudes, kus riigitee kaitsevööndit laiendatakse/ vähendatakse, sest tegemist on planeeritavate kitsendustega.
6. Tehnilise taristu kaardile on kantud põhimaanteele 8 Tallinn-Paldiski perspektiivne ristumiskoht km 43,39, mis ei ole Transpordiametiga kooskõlastatud ja millega nõustuda ei saa (vt joonis 2). Selgitame, et Transpordiametil on kohustus ristumiskohtade rajamisel võtta aluseks kliimaministri 17.11.2023 määrus nr 71 „Tee projekteerimise normid“, milles on muuhulgas sätestatud ristmike omavahelised minimaalsed kaugused. Palume põhimaanteelt eelmainitud ristumiskoht eemaldada.
7. Planeeringus on kavandatud maakonnaplaneeringust (vt joonis 1) erinev teekoridor perspektiivsele maanteele. Meie hinnangul pole planeeringus piisavalt käsitletud ega põhjendatud perspektiivselt kavandatava tee koridori nihutamist ega seda, kuidas on tagatud maakonnaplaneeringuga kavandatud ühenduste elluviimine.



Joonis 1. Väljavõte maakonnaplaneeringust.

8. Üldplaneeringus sh seletuskirjas tuua välja Ämari lennuvälja kaitsevöönd, mis on maakasutuse kitsendus vastavalt lennundusseaduse § 35<sup>2</sup>.
9. Pump-hüdroakumulatsioonijaama (PHAJ) ei ole meie hinnangul käsitletud selle ruumilise mõju vääriliselt. PHAJ rajamiseks on vajalik transportida olulisi koguseid materjale kohale (nt ehitusmaterjalid ja -seadmed) ja ära (nt paekivi, graniit) ning neid ajutiselt ladustada

praktiliselt kogu üldplaneeringu elluviimise perioodi vältel. See on vaid üks aspekt PHAJ ruumilisest mõjust; kasuks tuleks selgem ülevaade, millised PHAJ asjaolud peaksid olema ÜP tasandil käsitletud, mõjudena hinnatud ja/või lahendatud maa-alade reserveerimise või tingimuste seadmise kaudu.

10. Juhime tähelepanu, et kaartide legendis toodud mõiste „ühetasandiline riste“ jääb arusaamatuks ja vajab korrigeerimist. Samuti soovitame eritasandiliste liiklussõlmede tingmärk ühtlustada nii raudtee, maantee kui kergliiklusteede eritasandilise ristumiste tähistamiseks (nt eritasandilise liiklussõlme maa/ ala vms). ÜP tasandil on meie hinnangul tähtsam reserveerida adekvaatse ulatusega ruum sõlmede jaoks, ilma et hiljem tekiks kogukonna või kinnisasja tasandil vaidlusi, kas nt trammiteed on kohane kavandada läbi ala, mis on reserveeritud raudtee ja maantee riste.

Palume planeeringu korrigeerimisel võtta aluseks Transpordiameti 10.01.2020 kirjas nr 15-2/19/58092-3 toodud seisukohad sh sadamevete ja tehnovõrkude osas. KSH kohta vastuväited puuduvad. Palume peale korrigeerimist esitada planeering Transpordiametile kooskõlastamiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus



Joonis 2. Väljavõte tehnilise taristu kaardist.

Hans Keskrand

59819102, Hans.Keskrand@transpordiamet.ee