



Saue Vallavalitsus
info@sauevald.ee
Kütise tn 8
76505, Harju maakond, Saue vald,
Saue linn

Teie 23.04.2025 nr 5-1/7/2023-35

Meie 02.06.2025 nr 7.2-2/25/3430-10

**Saue vald Vanamõisa küla Saueveere
arendusala detailplaneeringu kooskõlastamata
jätmine**

Olete taotlenud Transpordiametilt kooskõlastust Saue vald Vanamõisa küla Saueveere (Kurekella, Hallika-Põllu, Lodi, Pärtlivälja, Tulika, Pärtli, Mõisapõllu ja Suurevälja tee 4 katastriüksuste ja lähiala) detailplaneeringule (edaspidi planeering). Planeeringuga kavandatakse maa sihtotstarvete muutmine elamu-, äri- ja ühiskondlike ehitiste-, tootmis-, transpordi- ja üldkasutatavaks maaks ning ehitusõiguse määramine üksik-, rida- ja korterelamute ning äri- ja ühiskondlike hoonete ja seotud taristu püstitamiseks. Detailplaneeringu ala suurus on ca 90 ha.

Oleme kirjadega 7.2-2243430-3 12.06.2024 ja 7.2-2253430-5 20.01.2025 väljastanud seisukohad planeeringu koostamiseks.

Võttes aluseks ehitusseadustiku (EhS) ja planeerimisseaduse (PlanS) **jätame planeeringu kooskõlastamata** (EhS § 70 lg 3, § 71, § 72 lg 2 punkt 5, § 99 lg 3, PlanS § 3 lg 5, § 126 lg 1 punktid 1, 4, 7), sest planeering ei ole koostatud terviklikus mahus, ei võimalda planeeringut ellu viia (nt puuduvad krundijaotuskavad, mis on vajalikud riigitee ümberehituseks) ega osapooltel selgelt aru saada kohustuste jaotumisest (sh ajalisest jaotumisest ehitusjärgkudeks) planeeringu elluviimisel. Esitame järgnevad märkused planeeringu täpsustamiseks ja täiendamiseks.

1. Määrata planeeringuala liikluskorralduse põhimõtted vastavalt PlanS § 126 lg 1 punktile 7. Planeeringu kehtestamise üks eeldus on kavandatavate ehitustegevustega kaasnevale liiklussagedusele vastav juurdepääsu võimalus avaliku teedevõrgu kaudu. Planeeringu üheks ülesandeks on ümberehitatavatele riigiteedele kavandatavate ringristmike aluse maavajaduse määramine. Maavajadus sõltub otseselt ristmike gabariitidest, arvestades tee kõikide elementidega, kõrguslikust lahendusest, riigiteega seotud rajatistest ning sademete juhtimisest. Planeering on ehitusprojekti alus.

- 1.1. Põhijoonisel ei selgu riigiteedele 11184 (km 0,96 ja km 1,76) ning 11185-11186 ristmikule kavandatud ringristmike üldised gabariidid sh siseringi raadius (normid § 28), puuduvad ringristmiku tee koosseisu kuuluv tugipeenar ja kergliiklustee ohutusribade laiused (tabel 42), mistõttu puudub võimalus hinnata vastavust normidele koos ringristmike aluse maa vajadusega. Sõidutee ja kergliiklustee ohutusriba laius lisaks ohutusele peab tagama sademete juhtimise ja lume vallitamise, mistõttu tuleb sademete juhtimise põhimõtted anda juba planeeringu etapis. Minimaalne ohutusriba

ei pruugi olla piisav arvestades kraavide projekteerimise vajadusega. Oleme seisukohal, et ringristmiku alune maa vajab täpsustamist planeeringu mahus. Samuti on ebapiisavas mahus käsitletud Alliku uue silla kavandamist, näiteks asukohta, maavajadust, ristlõikeid.

- 1.2. Ringristmike ehitamise eelduseks on ringristmike aluse maa kruntimine koos ristmiku koosseisu kuuluvate liiklussaarte ja kraavidega, mis jääb Transpordiameti omandisse. Ristmike äärsed kergliiklusteed kruntida eraldi, sest need jäävad eeldatavalt kohaliku omavalitsuse omandisse. Koostada krundijaotuskava ja esitada Transpordiametile arvamuse avaldamiseks enne planeeringu korduvaks kooskõlastamiseks esitamist.

Selgitame, et riigiteele uute ristmike kavandamisel peab Transpordiamet saama ringristmiku aluse teemaa omanikuks, mitte piiratud asjaõiguse omanikuks läbi teeservituudi seadmise. Detailplaneering on aluseks eraomanike kinnistutelt äralõigete tegemiseks, mistõttu tuleb meie arvates laiendada planeeringuala ringristmike alusele maale, millega tekib Transpordiametil õiguslik alus KAHOst (Kinnisasja avalikes huvides omandamise seadust) rakendada. Lisada seletuskirja, et arendaja korraldab äralõigete joonised, moodustamise (maamõõdutööd) ning omandamise oma kuludega. Peale äralõigete moodustamist ja omandamist arendaja võõrandab tasuta äralõiked (notariaalse lepinguga) Transpordiametile kui riigitee toimimiseks vajalikud maaüksused. Üleandmine võiks toimuda peale objektide valmimist.

Vajaliku teemaa/ärалõike piiritlemiseks peab arendaja koostama vähemalt ringristmike eskiislahendused koos kõrgusliku lahendusega (vt punkt 1.1) Transpordiameti tingimuste alusel maavajaduse määramiseks. Projekteerimistingimuste väljastamine riigitee ümberehitamiseks on ühtlasi arendajale garantiiks, et riik võtab ringristmikud peale valmischitamist riigitee koosseisu.

2. Käsitleda seletuskirjas eraldi punktina riigiteede ümberehitamist ja liikluskorralduse muutmist seoses planeeringuga sh Alliku silla projekteerimist ja ehitamist (mitte silla rekonstrueerimisena nagu on põhijoonisel), kergliiklustee silla projekteerimist ja ehitamist nagu on toodud põhijoonisel, kuid ei ole varem ettepanekuna käsitletud. Selgitame, et ühisel arutelul (9.02.2025) oli juttu riigitee uue silla ehitamisest, mitte rekonstrueerimisest.
3. Põhijoonisel näidata ümberehitatavate riigiteede ja sildade ligikaudsed ristlõiked.
4. Lisada seletuskirja, et riigitee 11185 km-le 6,38 kavandatava ristmiku lisaradade pikkused vajavad täpsustamist vastavalt liiklusuuringus toodud liiklussagedusele projekteerimise etapis.
5. Riigitee 11184 äärde kavandatav kergliiklustee ühendada alates ringristmikust km 1,85 olemasoleva kergliiklusteevõrguga (km 2,38) ja olemasolevate bussipeatustega (kiri 7.2-2253430-5 punkt 2.4). Põhijoonisel on näidatud 11184 äärne kergliiklustee kuni sillani. Planeeringu liiklusuuringu kohaselt on autoliikluse vähendamise meede kvaliteetse kergliiklustaristu loomine, mille üks näitaja on ühendamine teedevõrguks. Palume täpsustada ehitamise etappi nii, et kergliiklustee rajatakse esimeste elamute kasutuslubade väljastamisega samas etapis.
6. Seletuskirja punktis 9 *Ehitusaegne liikluskorraldus* planeeritakse ehitusaegseks põhiliseks juurdepääsuks riigiteed nr 11184 Alliku-Laagri-Hüüru tee. Palume lisada seletuskirja järgnev: „Ehitusaegsete massvedude ajal on planeeringust huvitatud isikul kohustus tagada madala kandevõimega (nt pinnatud kruusateed, asfaldi freesipuru) riigiteede vastavus seisundinõuetele vedude marsruudil või marsruutidel. Vajaduse korral tuleb ette näha katete asendamine konkreetsetes lõikudes. Massvedude marsruudid täpsustatakse

Transpordiametiga enne vedude algust ning sõlmitakse leping seisundinõuete tagamiseks vedude ajal ja kahjustatud katteosade taastamiseks massvedude lõppemisel. Vastasel juhul peame paigaldama kandevõime kaotanud riigitee lõikudele massipiirangu märgid, mis hakkab kindlasti takistama planeeringu elluviimist.

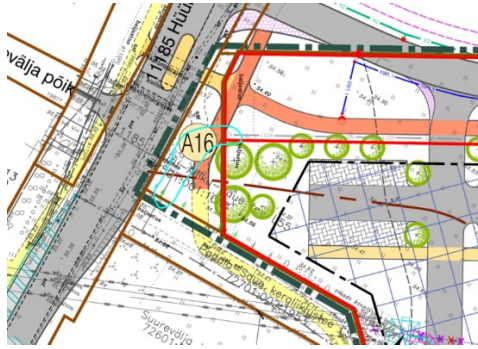
7. Joonistele kanda ja seletuskirjas tuua välja EhS § 71 kohased tee kaitsevööndid.
8. Joonistele kanda ja seletuskirjas kirjeldada nähtavuskolmnurgad vastavalt normide lisa 2 joonisele 8. Nähtavusalas ei tohi paikneda nähtavust piiravaid takistusi. Vajadusel näha ette metsa, võsa, heki, aia vms rajatise likvideerimine (EhS § 72 lg 2).
9. PlanS § 126 lg 1 punkt 4 alusel on planeeringu ülesandeks tehnovõrkude võimaliku asukoha määramine. Planeeringuga on kavandatud riigitee alusele maale mitmed tehnovõrgud. EhS § 92 lg 1 alusel on tee rajatis, *mis on ette nähtud inimeste, sõidukite või loomade liikumiseks või liiklemiseks. Tee osaks loetakse tunnel, sild, viadukt ja muud liiklemiseks kasutatavad ning tee toimimiseks vajalikud rajatised.* Palume arendusala toimimiseks rajatav taristu kavandada arendusala piiridesse arvestades järgnevaid märkusi.
 - 9.1. Gaasitorustik planeeritakse rajada riigiteealusele maaüksusele ringristmiku alla ning liitumise punkt on planeeritud ringristmikule. Palume nihutada gaasitorustik väljapoole riigiteealust maad ja ringristmiku ala. Samuti tuleb planeerida olemasoleva gaasitorustiku ümbertõstmine ringristmiku alusel maal (hallid kontuurid).



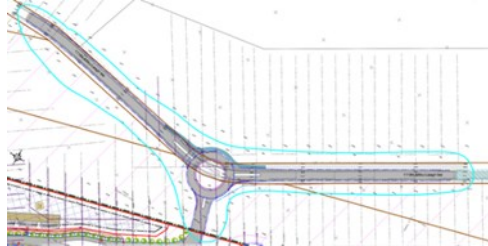
- 9.2. Veetorustiku liitumispunkt jääb olemasoleva riigiteealusele maaüksusele teekatte alla asukohas, kus ei saa lubada liitumist. Palume nihutada liitumispunkt eemale olemasolevast teekattest lõuna suunas munitsipaalmaale. Lisaks palume nihutada ristumine riigiteega lõuna suunas ning mitte rajada veetorustikku ringristmiku kinnistutele, vaid rajada kulgemised väljapoole perspektiivset teemaad.



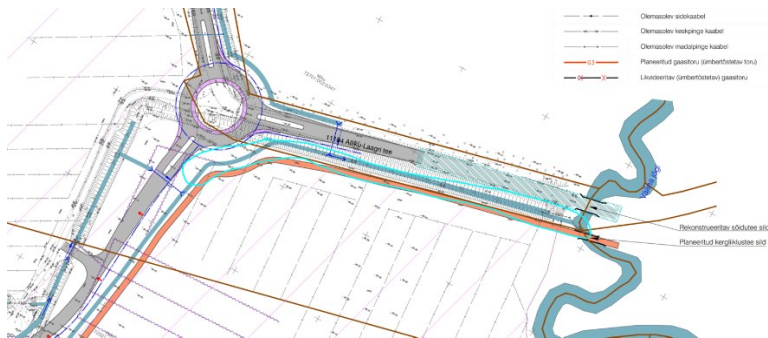
- 9.3. Palume kanalisatsioonitorustik kavandada väljapoole riigitee alust maad.



9.4. Tänavavalgustuse kaablid on planeeritud mõlemale poole riigiteed riigitee alusele maale, mis ei ole mõistlik. Peame sobilikuks, et valgustus rajatakse ühele poole teed.



10. Sademeveett mitte juhtida riigitee 11184 kraavidesse ega riigiteealusele maale. Sademevete juhtimine lahendada iseseisva lahendusena väljaspool riigitee maaüksust, mitte riigitee äärses kraavi kaudu (kiri 7.2-2253430-5 punkt 2.6). Palume lahendust korrigeerida.



11. Planeeringu elluviimine toimub etapiviisiliselt vastavalt „Arenduse ja taristu valmishitamise etapilisuse skeemile“, kuid joonis on vastuolus seletuskirjaga. Palume etapid sõnastada selgemalt, võttes aluseks Transpordiameti e-kirjades toodud sõnastused (vt kirja lisas). Esitame mõned tähelepanekud järgnevalt.

I etapp – täpsustada, mille ehitusloa eelduseks on valmisolev sõidutee.

II etapp – lisada etappi riigitee lõigud sh kavandatav Alliku sild.

III etapp – lisada etappi riigitee 11185 rekonstrueerimine (kollases lõigus)

IV etapp – lisada etappi silla rajamine kuni ringristmikuni jne.

Kvaliteetne teeprojekt ja sõidutee ehitus tagavad tee kandevõime vähemalt 15 aastaks ja ehitustransport ei kahjusta katendit. Riigitee rekonstrueerimine ehituse alguses hoiab ära hilisemad riigitee remontimise nõuded ja kulud.

Informeerime, et riigitee projekti koostamine (sh PT menetlus), kooskõlastamine ja ehitusluba on aegavõtvad protsessid, millega tuleb etapiviisilisel realiseerimisel arvestada.

12. 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.

13. Palume lähtedokumentide all viidata kliimaministri poolt 17.11.2023 vastu võetud määrusele nr 71 „Tee projekteerimise normid“.

Palume esitada planeering peale korrigeerimist Transpordiametile uuesti kooskõlastamiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa: Väljavõtted e-kirjadest 01.04.2025 ja 12.05.2025

1. TRAM E-kiri 01.04.2025 Hlle: „Jääme varasema ettepaneku juurde, milleks on üldine põhimõte suurarenduste puhul, et riigitee tuleb rekonstrueerida enne mistahes hoonetele ehitusloa väljastamist. Kui uus tee ehitatakse välja kvaliteetselt (katend tehakse arvestusega 20 aastat), siis meie kogemuste põhjal planeeringu hilisemates etappides probleeme ei esine.“
2. TRAM E-kiri 12.05.2025 Hlle: “Paraku on riigitee 11184 lõigu rekonstrueerimine vajalik läbi viia I etapis koos KOV teedega ja seome rekonstrueerimise seome I etapi esimese hoone kasutusloaga sh väljapool riigitee kaitsevööndit nagu on KOV-i kohalike teede väljaehitamise praktika. Seletuskirja tuleb lisada, et TRAM kaasatakse I etapi esimese hoone kasutusloa menetlusse (sõltumata hoone asukohast), eelduseks I etapis riigitee 11184 lõigu rekonstrueerimine ja Transpordiametile üleandmine. Kuni I etapi väljaehitamiseni tuleb tagada riigiteel seisundi nõuded jne.“)

Krista Einama

58627026, Krista.Einama@transpordiamet.ee