



MAARDU LINNAVALITSUS
Linna arengu- ja majandusosakond

Marten Leiten
Juhataja
Maanteeamet

Teie: 24.04.2019 nr 15-2/18/5095-3

Meie: 27.05.2019 nr 7-1.2/1417-10

Vastus Maardu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avaliku väljapaneku jooksul esitatud ettepanekutele

Maardu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalik väljapanek toimus 01.04.2019 kuni 30.04.2019. Antud perioodi jooksul said kõik huvitatud isikud esitada Maardu Linnavalitsusele kirjalikult omapoolseid küsimusi, tähelepanekuid või ettepanekuid üldplaneeringu muutmiseks.

Esitasite Maardu Linnavalitsusele 24.04.2019 kirjaga nr 15-2/18/5095-3 ettepanekud ja märkused Maardu linna üldplaneeringu osas. Esmalt on toodud Maardu Linnavalitsuse seisukohad tabeli vormis Teie 30.05.2017 kirjale nr 15-2/17-00013/062.

Maanteeameti seisukohad	Maardu linna vastus
1. Planeeringus käsitleda riigiteede kaitsevööndite laiused EhS § 71 alusel ja tee kaitsevööndis kehtivad piirangud EhS § 70 ja § 72 alusel. Riigi põhimaanteel nr 1 Tallinn Narva, mis ühtlasi on Euroopa Teedevõrgu maantee, lähtuda EhS § 71 lg 2 alusel kaitsevööndi ulatusest 50m.	Teede kaitsevöönd ja ulatus tuleneb õigusaktist, seetõttu joonistel õigusaktist tulenevat teede kaitsevööndit ei kajastatud. Kaitsevööndite mittekajastamist toetab ka asjaolu, et tee omanik võib olla ajas muutuv.
2. Planeeringu seletavas osas märkida, et riigiteede kaitsevööndisse üldjuhul hooneid mitte kavandada. Vastavalt EhS § 70 lg 3 võib ehitiste kavandamisel kaitsevööndis kehtivatest piirangutest kõrvale kalduda ainult Maanteeameti nõusolekul eeldusega, et kavandatu ei ohusta ehitist (riigiteed) või selle korrakohast kasutamist	Planeeringuga ei ole vastavat tingimust seatud, kuna vastavalt EhS § 72 lg 4 võib detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel võib detailplaneeringu koostamise kohustusega hooneid ehitada tee kaitsevööndisse, kui see on lubatud detailplaneeringus või riigi või kohaliku omavalitsuse eriplaneeringus. Vastavalt PlanS § 125 lg 1 on detailplaneeringu koostamine nõutav linnades kui asustusüksustes ehitusloakohustusliku hoone püstitamiseks, laiendamiseks enam kui 33% jt PlanS toodud juhtudel. Kuigi PlanS annab võimaluse detailplaneeringu koostamisest teatud juhtudel loobuda, on üldjuhul linna territooriumil detailplaneeringu koostamine nõutav.
3. Arvestades riigimaanteede võimalikku teekoridori laiendamise vajadust teede	Tehnoloogilise vööndi määramist ei ole peetud vajalikuks, kuna EhS on määratud teede

<p>rekonstrueerimisel kaaluda riigiteedele 20 m laiuste tehnoloogiliste vööndite määramise vajadust äärmise sõiduraja välimisest servast tee ohutuse tagamiseks, perspektiivseteks teede õgvendusteks ja laiendusteks, koguja- ja kergliiklusteede välja ehitamiseks, avalikes huvides vajalike tehnovõrkude- ja rajatiste paigutamiseks ning teede püsivust tagava veerežiimi parandamiseks. Kuni 10 m teekaitsevööndi puhul lugeda tehnoloogilise vööndi laiuks kuni 10 m. Tehnoloogilises vööndis tuleb ehitustegevuse planeerimisel tee ohutuse tagamiseks teha koostööd Maanteeametiga.</p>	<p>kaitsevöönd, tegevusi tee kaitsevööndis reguleerib sama seadus. Täiendava kitsenduse määramine planeeringuga ei ole seega põhjendatud. Samas märgime, et mitmete riigiteede teemaa ulatus Maardu linnas võimaldab nii teede laiendamist kui koguja- ja kergliiklusteede välja ehitamist. Kui Maanteeamet peab vajalikuks teede õgvendamist ja viimist uude asukohta, palume esitada konkreetsed ettepanekud.</p>
<p>4. Palume planeeringus sätestada vajadus mitut aktiivses kasutuses olevat kinnistut teenindavate erateede avalikult kasutatavaks määramiseks, vajadusel transpordimaa kavandamiseks ja vastavalt ehitusseadustikule teeregistrisse kandmiseks, et tagada juurdepääs planeeringualal asuvatele kinnistutele.</p>	<p>Vastavat tingimust ei ole määratud, kuna sisuline vajadus selleks puudub ning teisalt toimub valdavalt arendus- ja ehitustegevuse reguleerimine läbi detailplaneeringu, millega lahendatakse transpordimaa ja juurdepääs kinnistutele.</p>
<p>5. Planeerida juurdepääsud kinnistutele, millel juurdepääs avalikele teedele puudub, kuid on perspektiivselt vajalik (elamumaad, tootismaad jms). Planeeringu seletuskirjas kajastada, et kinnistute jagamisel tuleb juurdepääs riigiteele tagada seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt ning uutel moodustuvatel katastriüksustel puudub õigus igäihel eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt. Detailplaneeringu kohustuseta alade ehitustingimuste määratlemisel sätestada, et ehitustegevuse kavandamisel riigiteega külgneval alal tuleb juurdepääsuks reeglina kasutada kohalikke teid ja olemasolevaid ristumisi riigiteega.</p>	<p>Vastavat nõuet ei ole tingimusena planeeringus määratud, kuna see ei ole linnakeskkonnas üheselt kohaldatav ja põhjendatud nõue.</p>
<p>6. Arendustegevusega seotud juurdepääsude planeerimisel arvestada arendusest avalduva mõjuga olemasolevale riigiteede võrgule, sh liiklusohutusele alltoodud üldpõhimõtetele:</p>	
<p>a. Lahendada lähestikku asuvate arendusalade juurdepääsud riigiteelt ühe ühise ristumiskohana, so juurdepääsud koondada planeeringuala siseseks kogujateeks. Planeeringu joonistel näidata tingimärgiga perspektiivne juurdepääs avalikult kasutatavatele teedele. Juurdepääsude kavandamisel lähtuda tee funktsiooniga seotud põhimõttest, et kohalikku liiklust teenindab eelkõige kohalik tee, so madalama klassi tee. Vältida tuleb</p>	<p>Planeering selgitab, et olulisemad ja suurima liikluskoormusega magistraalid on linna läbiv Tallinn-Narva põhimaantee (nr 1) ja sadama piirkonda põhimaantee ühendav Muuga sadama tee (nr 94). Ning seab tingimuse, et liiklusohutuse ja sõidusujuvuse tagamise eesmärgil põhimaanteele samatasandilisi ristmikke ja mahasõite ei planeerita. Juurdepääsude vajadus kaalutakse ja näitamise vajadus joonisel vaadatakse veelkord üle Muuga sadama ja Põhjaranna tee piirkonnas.</p>

planeerimisel kohaliku liikluse suunamist transiitliiklusega teele.	
b. Arendusalade juurdepääsude edasisel kavandamisel lähtuda üldplaneeringus näidatud juurdepääsuteede lahendusest ning näha ette ülejäänud olemasolevate juurdepääsuteede sulgemine.	Planeeringus ei ole vastavat nõuet tingimusena määratud, kuna puudub teave Maanteeameti poolsetest tegevustest riigiteedega seondult. Märkime, et olemasolevate mahaõitute likvideerimine on õigustatud ja põhjendatud üksnes liiklusohutuse tagamiseks.
c. Liiklusele olulist mõju avaldavate arenduste (nt kaubanduskeskused jne) kavandamisel tuleb vältida nende planeerimist keskuse tegevusalast väljapoole, mis toob kaasa pendelliikluse.	Vastavat nõuet ei ole tingimusena määratud, kuna see ei ole linnakeskkonnas kohaldatav.
d. Väljaspool tiheasustusala tuleb vältida asustuse planeerimist kitsa ribana piki riigiteed ja riigitee erinevatele pooltele, mis toob kaasa vajaduse pidevaks riigitee ületamiseks.	Vastavat nõuet ei ole tingimusena määratud, kuna see ei ole linnakeskkonnas kohaldatav.
e. Uute arendus- ja elamualade määratlemisel analüüsida, kas olemasolev teedevõrk seda toetab ning lähtuda asjaolust, et Maanteeamet ei võta enda kohustuseks riigiteede ümberehitamist arendustegevuse võimaldamiseks.	On analüüsitud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) käigus. Planeeringuga on planeeritud täiendavalt teid, sh kergliiklusteid sidusude ja kinnistutele juurdepääsu tagamiseks.
f. Planeeringus tuleb määrata põhimaanteedele juurdepääsu põhimõtted ja perspektiivsete kohalike- ja kogujateede asukohad. Põhimaanteele ei ole lubatud rajada uusi samatasandilisi ristumiskohti. Liitumine põhimaanteega toimub ainult olemasolevate sõlmede kaudu.	Põhimaantee käsitluse ja tingimuste määramisega on arvestatud. Perspektiivsete kohalike teede ja kogujateede asukohad on määratud. Lahendus kaalutakse ja vaadatakse veelkord üle Muuga sadama ja Põhjaranna tee piirkonnas
7. Planeeringu seletuskirjas käsitleda parkimise korraldamise põhimõtteid. Arendusalade, sh avaliku kasutusega alade planeerimisel (puhkealad, supuskohad jm) tuleb lahendada parkimine väljaspool riigiteed soovitatult kavandatuga samale poole teed liiklejate ohutuse tagamiseks.	On käsitletud.
8. Planeerimisel vältida müra- ja saastetundliku arenduse kavandamist riigitee kaitsevööndis. Juhul, kui riigitee kaitsevööndis siiski kavandatakse müra- ja saastetundlikke	Põhimõttest on lähtutud.

arendustegevusi, peab arendaja arvestama liiklusest tuleneva müra jm kahjuliku mõjuga ja tagama normidele vastavuse leevendavate meetmete tarvitusele võtmise ning finantseerimise läbi. Nimetatud kohustus peab olema fikseeritud üldplaneeringu seletuskirjas.	
9. Teeme ettepaneku üldplaneeringus käsitleda maardlate üldisi kasutustingimusi. Kavandatavatele maardlate kasutustingimuste juurde lisada tingimusena liikluskoormusele vastavate juurdepääsuteede tagamine, sh vajadusel tuleb planeerida olemasolevate teede, kaasa arvatud riigiteede kandevõime tugevdamine.	Ettepaneku ei ole üldplaneeringus leidnud käsitlemist, kuna see ei ole Maardu linna üldplaneeringu kontekstis asjakohane. Maardu linna territooriumil asub minimaalses ulatuses Maardu aluskorra ehituskivi ehk graniidimaardla. Aktiivseid mäeeraldisi täna Maardus ei ole ning üldplaneering kaevandustegevust graniidimaardlas ei planeeri.
10. Planeeringu seletuskirjas välja tuua põhimõte, et üldjuhul arendusalade sademevett riigiteede kraavidesse mitte juhtida.	Põhimõtet ei ole tingimusena määratud, kuid sademeeve teemat käsitleti ning anti üldplaneeringuga üldised soovitusel. Maardu linn on seisukohal, et sademeeve teema vajab eraldisesivat ja põhjalikumalt analüüsi. Teemakäsitlust täpsustatakse veel edaspidi.
11. Tehnovõrkude koridoride planeerimisel tuleb vältida nende kavandamist riigitee transpordimaale, mis on vajalik eelkõige tee ja selle koosseisu kuuluvate rajatiste paigutamiseks. Lisaks tuleb arvestada riigiteede alusel maal ja kaitsevööndis „Maanteede projekteerimismõõtmised” peatükk „Tehnovõrgud” esitatud nõuetega ning tehnovõrkude ja -rajatiste paigaldamist käsitlevad planeeringud, projekteerimistingimused ja projektid kooskõlastada Maanteeametiga.	Üldplaneering üldise tasandi planeeringuna ei määra tehnovõrkude täpseid asukohti. Need määratakse sektorarengukavadega, mis on täpsamad. Nõustume, et projekteerimismõõtmistega arvestamine on vajalik, kuid nõue tuleneb määrusest ning rakendub pigem planeerimise järgmistele etappidele, detailplaneerimisele ja projekteerimistingimuste väljastamisele. Juhitud on põhimõttest, et kehtivate piirangute ja õigusaktide planeeringus kajastamine ja ümberkirjutamine ei ole vajalik, kuna need kehtivad ja nendega tuleb arvestada.
12. Palume arvestada, et Normide p 8.2. „Õhuliinide paigutamine” lg 2 alusel peab maanteega lõikumisel planeerima side- või elektriliini posti või maantee läheduses ükskõik mis otstarbega masti (sh tuulik, sidemast) tee muldkeha servast vähemalt võrdsele kaugusele posti või masti kõrgusega. Tuuliku puhul tuleb masti kõrgusele lisada tiiviku laba pikkus.	Nõue tuleneb määrusest ning rakendub pigem planeerimise järgmistele etappidele, detailplaneerimisele ja projekteerimistingimuste väljastamisele. Juhitud on põhimõttest, et kehtivate piirangute ja õigusaktide planeeringus kajastamine ja ümberkirjutamine ei ole vajalik, kuna need kehtivad ja nendega tuleb arvestada.

Järgnevalt on toodud Maardu Linnavalitsuse seisukohad Teie 24.04.2019 kirjas nr 15-2/18/5095-3 toodud ettepanekutele.

1.-3. Tee kaitsevööndi laius tuleneb seadusest ja seega ei pea Maardu Linnavalitsus selle eraldi üldplaneeringusse märkimist vajalikuks. Eraldi märgitakse üldplaneeringusse tee kaitsevöönd ainult sellisel juhul, kui see erineb seaduses sätestatust.

4. Ettepanekuga arvestatakse.

5. Arendusalade kohalikku teedevõrku ei ole üldplaneeringusse kantud nendel aladel, kus teedevõrgu küsimus on juba varasemalt lahendatud ühe tervikliku detailplaneeringuga. See jätab tulevikus paindlikkuse arendusalade siseseid teedevõrke

muuta, tulenevalt arendajate soovidest. Üldplaneeringusse on meie hinnangul mõistlik kanda ainult need kohalikud teed, mis läbivad mitut arendusala, et tagada tulevikus nende teedevõrkude omavaheline ühilduvus.

6. Seletuskirja täpsustatakse vastavalt ettepanekule.

a – e Maardu Linnavalitsus võtab Maanteeameti ettepanekud riigiteede kaitsevööndite laiuse osas kaalumiseks.

Lugupidamisega
(allkirjastatud digitaalselt)
Taavi Rebane
Juhataja asetäitja