



Tartu Vallavalitsus
tartuvald@tartuvald.ee
Haava tn 6
60512, Tartu maakond, Tartu vald,
Kõrveküla alevik

Teie 18.09.2024 nr 7-1/149-1

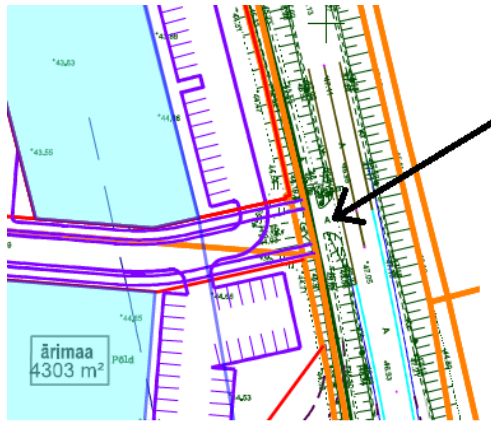
Meie 10.10.2024 nr 7.2-2/24/16156-2

**Seisukohtade väljastamine Vahi alevikus
asuvate Pille, Juta, Heigo ja Janne
maaüksuste ning lähiala detailplaneeringu
koostamiseks**

Olete taotlenud seisukohti Vahi alevikus asuvate Pille, Juta, Heigo ja Janne maaüksuste ning lähiala detailplaneeringu (katastritunnused 79401:006:1093, 79401:006:1095, 79401:006:1097 ja 79401:006:0578; edaspidi *planeering*) koostamiseks. Planeeringut ei ole algatatud.

Planeeringu eesmärgiks on Pille ja Juta maaüksustele ärihoonete ja elamute rajamine ning Heigo ja Janne maaüksustele ridaelamute ning korterelamute ehitamine. Planeeritav ala külgneb põhimaanteea nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga km 129,93-130,04 ja tugimaanteea nr 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 0-0,8. Riigitee keskmine ööpäevane liiklussagedus on 7882 autot (põhimaanteel) ja 7550 autot (tugimaanteel). 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. Määrata planeeringuala liikluskorralduse põhimõtted vastavalt PlanS § 126 lg 1 punktile 7.
 - 1.1. Hinnata arendusega kaasnevat liiklussageduse kasvu ja liikluskoosseisu. Kavandada ristmiku ehitus planeeringualalt lähtuva liikluskoormuse vastuvõtmiseks, st rajada normide kohased aeglustus- kiirendusrajad või ringristmik. Oleme oma 09.03.2022 kirjas nr 8-1/21-003/5078-1 (vt lisa 2) välja toonud kaks võimalikku lahendust piirkonna juurdepääsu kavandamiseks. Taotlusele lisatud eskiisil (vt lisa nr 1) on kajastatud ringristmiku lahendus vastavalt meie välja pakutud lahenduse variandile nr 2. Oleme nõus jätkuvalt ka variant 1 alternatiiviga. Mõlema variandi puhul on vajalik Müta tee (kohalik tee nr 7940082) ristmik lisada planeeringualasse ning näha ette selle likvideerimine.
 - 1.2. Tugimaanteel nr 39 km 0,169 asuv ristumiskoht (põllu ja kergliiklustee juurdepääs) tuleb samuti likvideerida. Taotlusele lisatud eskiisil kajastatud juurdepääsutee lahendus on eksitav (vt joonis nr 1). Selles asukohas ei ole võimalik uut ristmikku kavandada, sest normide kohane kaugus olemasolevatest ristmikest ei ole tagatud.



Joonis nr 1. Olemasolev ristumiskoht (musta noolega) näidata planeeringus likvideeritavana.

- 1.3. Kohalikul omavalitsusel palume korraldada olemasolevate erateede avaliku kasutuse määramine, transpordimaa planeerimine ja teeregistrisse kandmine vastavalt ehitusseadustikule, et tagada juurdepääs planeeringualale ja sellega külgnevatele kinnistutele.
- 1.4. Näha ette ohutussaartega teeületuskohad. Jalakäijate ohutuse tagamiseks siduda jalgteed tõmbepunktidega ning ühendada bussipeatustega.
- 1.5. Arvestada, et planeering on ehitusprojekti koostamise alus. Ruumivajaduse hindamiseks, ohutu liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõttele vastava projektlahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10) kaasata planeeringu koostamisse teedeinsener kui eriteadmistega isik (PlanS § 4 lg 6).
2. Transpordiamet korraldab riigiteede projekteerimist, sh liiklusohutusele avalduva mõju hindamist, ehitamist ja omanikujärelevalvet. Huvitatud isik tasub seotud kulud.
3. EhS § 102 lg 1 alusel täidab Transpordiamet riigiteedel Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/96/EÜ maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamisel pädeva asutuse ülesandeid ning korraldab üleeuroopalise teedevõrgu teedel Eestis direktiivi nõudeid täites muuhulgas liiklusohutusele avalduva mõju hindamist. Seetõttu palume arvestada rahvusvahelise põhimaantee ja tugimaantee ümberehitust sisaldava planeeringu liikusskeemi liiklusohutusele avalduva mõju hindamise vajadusega vastavalt majandus- ja taristuministri 19.05.2015 määrusele nr 48 „[Liiklusohutusele avalduva mõju hindamise tingimused ja nõuded mõju hindamisele](#)“.
4. Joonistele kanda ja seletuskirjas tuua välja EhS § 71 kohane tee kaitsevöönd.
5. Tee kaitsevööndis 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. Parklate kavandamisel teekaitsevööndisse tuleb arvestada ka sademevee immutamiseks vajaliku ruumi reserveerimisega kergliiklustee ja planeeritavate parklate vahel.
6. Käsitleda vastavust kõrgematele planeeringutele ning ruumiline lahendus siduda **järgmiste kontaktalas paiknevate planeeringute** ja Tartu põhjapoolse ümbersõidu lahendustega.
7. Kergliiklusteede kavandamisel on sobilik lähtuda järgmistest põhimõtetest.
 - 7.1. Näha ette kergliiklusteede sidumine tõmbepunktidega ning jätkuvuse tagamine, sh väljapoole planeeringuala.
 - 7.2. Jalakäijate ohutuse tagamiseks tuleb kergliiklusteed eraldada sõiduteest ohutusribaga, mille minimaalse laiuse valikul tuleb lähtuda [kergliiklustaristu kavandamise juhendi](#) tabelist 4.
8. Parkimine lahendada oma kinnistul ning riigiteel parkimist ja tagurdamist mitte ette näha.
9. Joonistele kanda ja seletuskirjas kirjeldada 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).

10. Joonistel näidata planeeringualal paiknevad olemasolevad ja kavandatavad 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 kavandatavad riigiteega ristuvad tehnovõrgud tuleb rajada kinnisel meetodil. Lähtuda Transpordiameti juhendis „[Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale kavandamisel](#)“ toodud põhimõtetest.
11. 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. Sademevesi tuleb immutada planeeringuala siseselt. Vaid tõsiselt põhjendatud juhul, kui teekraavidesse sademevete juhtimine on vältimatu, tuleb tagada truupide, kraavide läbilaskevõime ja muldkeha niiskusežiim. Selleks tuleb hinnata arendustegevusest lisanduvaid vooluhulki, riigitee kraavide ja truupide seisukorda ja läbilaskevõimet ning teostada läbilaskearvutused kuni riikliku eesvooluni.
12. 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. Riigiteele kanaliseeritud ristmiku või ringristmiku rajamiseks sõlmime arendajaga koostöölepingu teeprojekti koostamiseks ning väljastame ehitusloa. Taotluse saab esitada peale detailplaneeringule meie kooskõlastuse saamist.
13. Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.
14. 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.
15. Kanda joonistele riigitee kaitsevööndisse planeeritud objektide (hoonestusala, parkla, tehnorajatis jms) kaugused riigitee katte servast.
16. Kasutada riikliku [teeregistri](#) põhiseid teede numbreid ja nimetusi.
17. 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](#)“. Kuna leevendusmeetmete rajamine on huvitatud isiku kohustus, siis on sobilik ja vajalik tellida müra modelleering. 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 normtasemetega tagamiseks. Seletuskirjas kirjeldada ning vajadusel näidata joonistel kavandatud leevendusmeetmed. Seletuskirja lisada selgitus, et Transpordiamet ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks.
18. Planeeringu seletavas osas märkida, et kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks.

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 kooskõlastuste üksus

Lisad:

1. Eskiisjoonis
2. 8-121-0035078-1 09.03.2022 Transpordiameti hinnang Pille kinnistu juurdepääsudele

Kristi Kuuse

58603278, Kristi.Kuuse@transpordiamet.ee