



Jõhvi Vallavalitsus
johvi@johvi.ee
Kooli tn 2
41595, Jõhvi, Ida-Viru maakond

Teie 10.05.2022 nr 7-1.3/2595-2

Meie 03.06.2022 nr 7.2-1/22/10528-2

Ettepanekud Jõhvi valla üldplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsusele

Olete teavitanud Transpordiametit Jõhvi valla üldplaneeringu lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsuse (edaspidi *üldplaneering*) algatamisest. Üldplaneering ja KSH on algatatud Jõhvi Vallavolikogu 21. aprillil 2022 otsusega nr 57.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS) ja Transpordiameti põhimääruse (PM), esitab Transpordiamet Jõhvi valla üldplaneeringu lähteseisukohtadele ettepanekud.

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

1. Teedevõrgustiku, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine:
 - 1.1. Siduda planeeringusse Ida-Viru maakonnaplaneeringuga kavandatud teedevõrgustik - so riigiteede perspektiivsed trassid sh ristumiskohad, kogujateed jms.
 - 1.2. Kanda planeeringusse maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“ kavandatud teedevõrgustik, sealhulgas seatud tingimused 1:1.
 - 1.3. Vabariigi Valitsuse 23.03.2022 korraldusega nr 97 algatati „Riigitee 1 Haljala ja Kukruse vahelise teelõigu 2+2 ristlõikega maantee riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“. Asukoha eelvaliku etapis määratakse 2+2 ristlõikega maanteele vajaliku trassikoridori asukoht, mille lisamine üldplaneeringusse võib aktuaalseks saada alles üldplaneeringu koostamise lõpufaasis. Palume eriplaneeringu asjus teha meiega täiendavat koostööd.
 - 1.4. Palume arvestada, et Transpordiameti tellimisel on koostamisel riigitee 1 (E20) Tallinn-Narva km 162,5-172,5 Jõhvi-Toila teelõigu eelprojekt, mille eesmärgiks on kõnealuse teelõigu umberehitus 2+2 ristlõikega maanteeks vastavalt teemaplaneeringule. Lähtudes asjaolust, et projekteerimise käigus täpsustub teemaplaneeringuga kavandatud lahendus,

võib tulenevalt üldplaneeringu ajagraafikust enne kooskõlastamist osutada vajalikuks projektlahenduse lisamine üldplaneeringu kaardile.

- 1.5. 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 millel on igaühel oma funktsioon ja need funktsioonid on leitavad siit: majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrus nr 72 „[Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri](#)“. 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 projekteerimismid“ (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 riigiteede 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](#).

- 1.6. 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.
- 1.7. Kajastada üldplaneeringu kaardil punktis 1.5 nimetatud OLT-d vastavalt tänasele liiklussagedusele.
- 1.8. 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 Normidega piiratud.
- 1.9. Tuletame meelde, et Jõhvi linnas asuva viadukti osas on jäänud lahendamata omandi ümbermääramine linna haldusalasse. Omandiküsimuste lahendamist ei pea käsitlema üldplaneeringu osana, aga seoses üldplaneeringu koostamisega palume linnatänavate sidusus ja plaanid seoses viaduktiga üle vaadata ning sobival hetkel võtta ühendust meie maade osakonnaga maantee@transpordiamet.ee omandiküsimuste täpsustamiseks.

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. Täpsustame, et EhS § 71 lõike 2 alusel on Jõhvi linna piiril kulgev **riigitee nr 1 (E20) Tallinn-Narva** kogu ulatuses ÜRO Majandus- ja Sotsiaalnõukogu poolt nimetatud maanteed ehk E-teed ehk Euroopa teedevõrgu maanteed, mille kaitsevööndi laiused mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast on 50 meetrit, mille ulatuses soovime olla kaasatud ruumiotsuste tegemisse.
- 2.3. Tammiku alevikku läbivad riigiteed on EhS § 92 lg 3 mõistes tänavad. Oleme hinnanud Tammiku alevikku läbivate riigiteede kaitsevööndite ulatust EhS § 71 lg 3 alusel ning

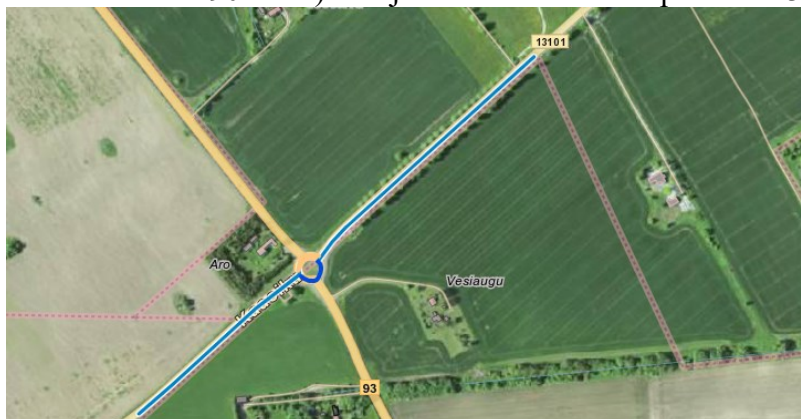
välja kujunemata hoonestusjoone ja linliku keskkonna puudumise tõttu ning maanteede funktsioonist lähtuvalt teeme ettepaneku suurendada riigitee kaitsevööndit kuni 30 m äärmise sõiduraja välimisest servast järgmistes lõikudes:

- 2.3.1. **Riigitee nr 93 Kohtla-Järve- Kukruse- Tammiku km 17,2-18,5** (riigitee nr 13101 ringristmikust kuni Tamme tänavani; vt joonis nr 1) – tugimaantee asub küll alevikus, aga antud lõigul on tegemist asulavälise liikluskeskkonnaga, kus kiirusrežiim on 90 km/h, liiklussagedus on kõrge ning puudub selge hoonestusjoon. Olemasolevad hooned asuvad teest kaugel. Teelõik on sirge ning toetab eeldatavalt ebapiisavalt kiiruspiirangust kinnipidamist. Teelt lähtuvate mõjude tõttu on sobilik ja vajalik kehtestada laiem kaitsevöönd ehk kaalutlusruum turvalisema keskkonna loomiseks. Hiljem põhjendada, miks on 10 m tänavakaitsevööndi puhul vaja ohutuse tagamiseks arvestada normikohase külgnähtavusalaga 16 m, on keerukam ja suurema halduskoormusega, kui kohe kehtestada 30 m laiune teekaitsevöönd ning anda lahenduspõhiselt EhS § 70 lg 3 kohane nõusolek kaitsevööndis kehtivatest piirangutest kõrvale kaldumiseks.



Joonis nr 1. Riigitee km 17,2-18,5 vahemik tähistatud sinise joonega.

- 2.3.2. **Riigitee nr 13101 Jõhvi-Ereda km 2,57-3,4** (Tammiku aleviku piirides) – riigitee asub aleviku piiril, ümbritsev keskkond on asulaväline (hooned asuvad kaugel ning kiirusrežiim on 90 km/h). Põhjendused on esitatud punktis 2.3.1.



Joonis nr 2. Riigitee km 2,57-3,4 vahemik tähistatud sinise joonega.

- 2.4. Kui olemasolev hoonestusjoon jätkub väljaspool tiheasustusala, kaalub Transpordiamet kohaliku omavalitsuse põhjendatud ettepaneku alusel EhS § 71 lõikest 2 tuleneva kaitsevööndi laiuse vähendamist.
- 2.5. 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 hooned. 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. Olulise liiklussagedusega teede (OLT) ümberehitamise perspektiivil tuleb piirkonna arendusel arvestada senise liikluslahenduse oluliste muudatustega, mh mahasõidu tüüpi ristumiskohtade ja kohalike teede ristmike sulgemisega ning juurdepääsude lahendusega kogujateede kaudu liiklussõlmedest.
- 3.3. 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 igapähe eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.
- 3.4. 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.
- 3.5. 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.
Määrata üldplaneeringus tingimus, et rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui kaugus äärmise sõiduraja välimisest servast. Elektriülikute ja tuuleparkide kavandamisel arvestada, et elektriülik ei tohi avalikult kasutatavatele teedele (sõltumata nende funktsioonist, liigist, klassist ja lubatud sõidukiirusest) paikneda lähemal kui $1,5x(H+D)$ (sealjuures H = tuuliku masti kõrgus ja D = rootori e. tiiviku diameeter). Riigitee nr 1 ümberehituse puhul tuleb arvestada vähimat kaugust planeeringutega määratud trassikoridori servast.
Väikese kasutusega (alla 100 auto/ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektriülikuid teele 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. Soovitame kaaluda tehnoloogilise vööndi kohapõhise määramise vajadust. Eelkõige jalg- ja jalgrattatee, avaliku tehnovõrk-rajatise või muu avaliku rajatise kavandamise korral.
- 3.7. 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.

- 3.8. Palume arvestada ja kajastada üldplaneeringu tekstilises osas, et üldjuhul ei ole võimalik juhtida arendusalade sademevett riigitee kraavidesse. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel koostöös Transpordiametiga.
 - 3.9. 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, kohaliku 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

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. Ettepanekud KSH väljatöötamise kavatsusele

- 7.1. KSH käigus hinnata riigiteede liiklusest tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, vibratsioon, visuaalne häiring, vms) elanikkonna heaolule ja tervisele lähtudes kavandavast üldplaneeringu lahendusest.
- 7.2. 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 mitteametamist palume sisuliselt põhjendada.

Oleme valmis koostööks planeeringu koostamisel ning vajadusel selgitama ja täpsustama käesoleva kirjaga esitatud ettepanekuid ning vajadusel koostöös välja töötama kohakeskselt sobivaimaid lahendusi.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhtivspetsialist

projekteerimise osakonna taristu kooskõlastuste üksus

Lisa: Transpordiameti veebilehelt leitav teave:

Maakonnaplaneeringuid täpsustavad riigimaanteede [teemaplaneeringud](#)

[Transpordi arengukava](#)

[Riigimaanteede teehoiukava](#) ja juhenddokumendid

[Riigiteede liigid](#)

[Riiklik teeregister](#)

[Liiklussageduse statistika](#)

[Liiklusloendus kergliiklusteedel](#)

[Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava](#)

[Strateegiline mürakaart](#)

[Õhusaaste](#)

Eesti loomaõnnetuste andmebaas ja [kaardirakendus](#)

Käsiraamat „[Loomad ja liiklus Eestis](#)“

[Tee ehitus-, rekonstrueerimis- ja taastusremondiobjektid](#)

Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid” Lisa „Maanteede projekteerimismid“

https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/1070/8201/5014/MKM_m106_lisa.pdf

Üldplaneeringu koostamise juhised „Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks“:

https://planeerimine.ee/static/sites/2/uldplaneeringu_juhis_final.pdf

<https://www.mnt.ee/et/tee/eesti-teedevork>

Kristi Kuuse

58603278, Kristi.Kuuse@transpordiamet.ee