



Luunja Vallavalitsus
luunjavv@luunja.ee

Teie 02.07.2021 nr 7-2/825

Meie 10.08.2021 nr 7.1-2/21/16400-3

**Ettepanekud Luunja valla ja Luunja valla
Veibri külas asuva Lillevälja tee 20
maaüksuse üldplaneeringu
lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise
kavatsusele**

Olete pöördunud meie poole ettepanekute saamiseks Luunja valla ja Luunja valla Veibri külas asuva Lillevälja tee 20 maaüksuse üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsusele. Luunja valla üldplaneering ja KSH on algatatud Luunja Vallavolikogu 27.06.2019 otsusega nr 39.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS) ja Transpordiameti põhimääruse (PM), esitame Luunja valla üldplaneeringu (edaspidi planeering) lähteseisukohtadele ettepanekud.

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

1. Teedevõrgustiku, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine:

- 1.1. Siduda planeeringusse Tartumaa maakonnaplaneeringuga 2030+ kavandatud teedevõrgustik - so riigiteede perspektiivsed trassid sh ristumiskohad, kogujateed jms.
- 1.2. Siduda planeeringusse järgmiste projektidega ette nähtud perspektiivsed teekoridorid, ristmikud, kogujateed ning jalakäijate- ja jalgrattateed:
 - 1.2.1. Tartu idapoolse ringtee eelprojekt. Teelõik Lammi tänavast Tartu linnas Rõõmu-Viira teeni Luunja vallas;
 - 1.2.2. Riigitee 45 Tartu-Räpina-Värska km 4,656 asuva Lohkva ristmiku ümberehitus;
 - 1.2.3. Riigitee nr 22252 Lohkva-Kabina-Vanamõisa ja Kasesalu tee ristmiku ümberehitus.
- Planeeringu koostamisel ruumiliste tingimuste määramisel tuleb arvestada nimetatud projektide realiseerimise s.h. ruumivajaduse määramisega eelprojekti tasandil.
- 1.3. 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 milledel on igaühel oma funktsioon ja need funktsioonid on leitavad siit: majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrus nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“: <https://www.riigiteataja.ee/akt/128062015003?leiaKehtiv>. 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 projekteerimisnormid“ (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 [siit](#).

- 1.4. 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.
- 1.5. Kajastada üldplaneeringu kaardil punktis 1.5 nimetatud OLT-d vastavalt tänasele liiklussagedusele.
- 1.6. 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.
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. Luunja aleviku piirides määrata järgmistel riigiteedel kirjeldatud lõikudes kaitsevööndi laiuseks 30 m:
 - 2.2.1. Riigitee nr 45 Tartu – Räpina – Värska km 9,791-11,062 (aleviku piirist aleviku piirini);
 - 2.2.2. Riigitee nr 22251 Põvvatu – Luunja km 3,43-4,858 (aleviku piirist riigitee nr 45 ristmikuni).
- Taotleme teekaitsevööndi laiendamist nimetatud riigitee lõikudes, kuna seal ei ole välja kujunenud hoonestusjoont. Samuti soovime teekaitsevööndi laiendamise kaudu olla kaasatud ruumiliste otsuste tegemisse ulatuses, mis on vastavuses liikluskeskonnast või -keskkonnale avalduvate negatiivsete mõjudega (nt kiirusrežiimile vastav külgnähtavus, müra ja vibratsiooni leviku ja liiklussagedusega arvestamine jms).
- 2.3. Juhul kui olemasolev hoonestusjoon jätkub väljaspool alevikku, kaalume kohaliku omavalitsuse põhjendatud ettepaneku alusel EhS § 71 lõikest 2 tuleneva kaitsevööndi laiuse vähendamist.
- 2.4. Peale planeeringu kehtestamist tuleb kaitsevööndi laiuseid kajastav ja määrav joonis esitada meile GIS või CAD formaadis.

3. Planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste määramine:

- 3.1. EhS § 70 lg 2 kohaselt on keelatud riigitee kaitsevööndisse ehitada ehitusloakohustuslikke hooneid. 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. 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 igaühel eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.
- 3.3. OLTga külgneva ehitustegevuse kavandamisel ilma detailplaneeringu koostamise kohustuseta arvestada, et reeglina tuleb kasutada juurdepääsuks kohalikke teid ja olemasolevaid ristumisi riigiteega, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.
- 3.4. 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.
- 3.5. Määrata üldplaneeringus tingimus, et rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui selle kaugus riigitee äärmise sõiduraja välimisest servast. Elektrituulikute ja tuuleparkide kavandamisel arvestada, et elektrituulik 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). Väikese kasutusega (alla 100 auto/ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teeomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektrituulikuid 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 vastavalt Tartumaa maakonnaplaneeringu 2030+ käsitlusele. 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 me 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 seletuskirjas, et üldjuhul ei ole võimalik juhtida arendusalade sademevett riigitee kraavidesse; see on võimalik vaid põhjendatud juhtudel meiega koostöös.
- 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, kohalikku 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 meiega 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 meiega.
- 4.5. Määrata koostöös meiega 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. Meie 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.
- 5.3. Peipsi, Pihkva ja Lämmijärve, Emajõe ning seotud jõgede kalda- ja veealade kasutamise uuringus on planeerimisettepanekutena välja toodud Kantsli ja Kavastu sadamate välja arendamine. Palume planeeringus arvestada võimalike uute sadamate loomisega.

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.
- 7.3. Analüüsida olemasolevate ning kavandatavate sadamate juures parklate rajamise vajadust ning sadamatele juurdepääsetavust (sõiduteed ja jalg- ning jalgrattateed).

Palume planeeringus kasutada riikliku teeregistri põhiseid teede nimetusi ja numbreid (vt link allpool). Planeering koostööstada meiega; koostööstamisel palume esitada meie kirjale vastava ülesehitusega ülevaade (nt tabelina) meie ettepanekute arvestamise kohta planeeringulahenduse väljatöötamisel. Ettepaneku mitteametamist palume sisuliselt põhjendada.

Oleme valmis koostööks planeeringu koostamisel ning selgitama ja täpsustama käesoleva kirjaga esitatud ettepanekuid ning vajadusel koostöös välja töötama kohakeskselt sobivaimaid lahendusi. Andmete saamiseks ja küsimuste korral palume pöörduda kirja koostaja poole (vt nimi allpool) või maantee@transpordiamet.ee.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhtivspetsialist

projekteerimise osakonna taristu koostööstuste üksus

Lisa: Juhime tähelepanu meie veebilehelt leitavale asjakohasele teabele:

[Teehoiukava aastateks 2021-2030](#)

[Tolmuvabad katted kruusateedele: objektid aastateks 2021-2024](#)

[Riigiteede liigid](#)

[Riiklik teeregister](#)

[Liiklussagedus riigiteedel](#)

[Liiklusloendus kergliiklusteedel](#)

Välisõhus leviva müra vähendamise [tegevuskava](#)

Strateegiline [mürakaart](#)

[Õhusaaste](#)

Eesti loomaõnnetuste andmebaas ja [kaardirakendus](#)

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

[Seminari materjalid](#) "Loomad ja maanteed" (12.05.2010)

Tee elukaare teabe ning andmete haldamise ja vahetamise keskkond [TEET](#)

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

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

Üldplaneeringu koostamise juhised „Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks“:

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

Tuuli Tsahkna
58073001, Tuuli.Tsahkna@transpordiamet.ee