



Sillamäe Linnavalitsus  
linnavalitsus@sillamae.ee  
Kesk tn 27  
40231, Sillamäe, Ida-Viru maakond

Teie 31.03.2022 nr 7-6/842-1

Meie 06.05.2022 nr 7.2-1/22/6986-2

### **Ettepanekud Sillamäe linna üldplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsusele**

Olete pöördunud meie poole ettepanekute saamiseks Sillamäe linna üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsusele. Sillamäe linna üldplaneering ja KSH on algatatud Sillamäe Linnavolikogu 10.03.2021 otsusega nr 150.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS) ja Transpordiameti põhimääruse (PM), esitame Sillamäe linna 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 meie taristu teenuste osakonna piirkondlike spetsialistidega.

1. Teedevõrgustiku, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine:
  - 1.1. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga „E20/T1 Tallinn – Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi – Narva lõigus ja Vodava – Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine“ kavandatud teedevõrgustik, sealhulgas seatud tingimused 1:1.
  - 1.2. Siduda planeeringusse Ida-Viru maakonnaplaneeringuga kavandatud teedevõrgustik - so riigiteede perspektiivsed trassid sh ristumiskohad, kogujateed jms.
  - 1.3. Riigitee nr 1 Tallinn – Narva osas kanda planeeringu joonistele riigitee juba väljaehitatud ja/või väljaehitamisel olev lahendus. Aluseks võtta „Sillamäe territooriumil kulgeva Tallinn-Narva maanteelõigu ja selle lähiümbruse detailplaneering“ (kehtestatud Sillamäe Linnavolikogu 29.11.2018 otsusega nr 62).
  - 1.4. Arvestada perspektiivse kogujateega, mis ühendab garaažide (Horisoni (80201:002:0306) ja Rooli (80201:002:0021) kinnistud) juurdepääsu riigitee nr 1 km 183,237 ja riigitee nr 13141 Sillamäe – Vaivara (läbi ühendustee nr 1326) (Lisa). Riigitee nr 1 ristumiskoht km 183,237 suletakse; tegemist on ajutise lahendusega kuni riigitee nr 1 kavandatava ringristmiku realiseerumiseni.
  - 1.5. Koostamisel on riigitee nr 1 Tallinn – Narva Sillamäe ja Narva vahelise teelõigu 2+2 eelprojekt, mis eeldatavasti ei mõjuta Sillamäe linna piiresse jäävat põhimaantee osa.

Eelprojekti koostamise käigus teeme koostööd Sillamäe linnaga ning vajadusel edastame täpsustused planeeringu järgnevatel etappidel.

- 1.6. Analüüsida kohaliku teedevõrgustiku piisavust juurdepääsude tagamisel ning määrata perspektiivsete kohalike teede (sealhulgas jalgratta- ja jalgteede) üldised asukohad (vt ka allpool p 3.5.). 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“: <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 riigiteedele 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](#).

- 1.7. 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.
- 1.8. Kajastada üldplaneeringu kaardil punktis 1.5 nimetatud OLT-d vastavalt tänasele liiklussagedusele.
- 1.9. 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. Sillamäe linna piirides pidada riigitee nr 1 osas silmas, et olemasolevad mahasõidud põhimanteest lõuna pool säilivad ainult olemasoleva maakasutuse otstarbeks. Kõigile riigiteest nr 1 lõuna poole kavandatavatele arendustele tuleb tagada juurdepääsud kõrvalmaanteede kaudu läbi kogujateede. See põhimõte kehtib kuni riigitee nr 1 Sillamäe ümbersõidu realiseerumiseni.
- 1.10. Planeeringu joonistel kujutada kõik riigiteed osaliselt ka naaberomavalitsuste piires, et teedevõrgustiku osas (sh ka kergliiklusteede osas) tekiks terviklikud lahendused ja ühendused.

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. Määrata järgmiste riigitee kaitsevööndi laiuseks mõlemal pool kogu riigitee ulatuses 30 m:
    - 2.2.1. Ühendustee nr 1323;
    - 2.2.2. Ühendustee nr 1326;

- 2.2.3. Ühendustee nr 1329;
  - 2.2.4. Ühendustee nr 1330;
  - 2.2.5. Ühendustee nr 1332;
  - 2.2.6. Ühendustee nr 1331.
- 2.3. Määrata riigitee nr 13141 Sillamäe-Vaivara km 0,0-0,99 (riigitee nr 1 ristumiskoht kuni ühendustee nr 1326 ristumiskoht) kaitsevööndi laiuseks mõlemal pool riigiteed 30 m.
- 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 igapähe 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 üldreeglina 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. Planeeringu koostamisel arvestada kavandatava Vaivara-Sillamäe kergliiklusteega, mis kulgeb paralleelselt riigiteega nr 13106 Sillamäe-Viivikonna. Kergliiklustee täpsema lahenduse väljatöötamisel teha koostööd naaberomavalitsusega (Narva-Jõesuu linn). Kanda kavandatav kergliiklustee trass planeeringu joonis(te)le (vt ka käesoleva kirja p 1.10.).
  - 3.6. Määrata üldplaneeringus tingimus, et rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui kaugus 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 teomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektrituuliku tee 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.
  - 3.7. 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 tekstilises osas, 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, 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. Meiega koostöös 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 mitte kavandada. Arvestada, et kohalike teede uued liitumised põhimaanteedega tuleb lahendada asukohapõhiselt meiega koostöös.
- 4.5. Meiega koostöös määrata 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. Määrata PlanS mõistes olulise ruumilise mõjuga uued arendus- ja elumualad 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. Juhime tähelepanu, et planeeringu seletuskirja lk 24 ja 26 toodud ristviited on vigased ning dokumendis on kirjas veateade.
8. KSH väljatöötamise käigus palume teha meiega koostööd ka sadamate, meresõiduohutuse ning sellega seotud taristute küsimuses (vastavalt täiendada tabelit planeeringu seletuskiri lk 37).

Palume planeeringus kasutada riikliku teeregistri põhiseid teede nimetusi ja numbreid (vt link allpool). Planeering esitada meile kooskõlastamiseks. Kooskõlastamisel palume esitada meie kirjale vastava ülesehitusega ülevaade (näiteks tabelina) meie ettepanekute arvestamise kohta planeeringulahenduse väljatöötamisel. Ettepaneku mitteametustamist 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. Andmete saamiseks ja küsimuste korral palume pöörduda kirja koostaja poole kelle nimi on toodud allpool.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhtivspetsialist

projekteerimise osakonna taristu kooskõlastuste üksus

Lisa: PT eelnõu lisad 1-5

Täiendavalt juhime tähelepanu veebist leitavale asjakohasele teabele:

Maakonnaplaneeringuid täpsustavad riigimaanteede [teemaplaneeringud](#)

[Riigiteede teehoiukava](#)

[Riigiteede liigid](#)

[Riiklik Teeregister](#)

[Liiklussageduse statistika](#) (mh 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" \(12.05.2010\)](#)

Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“ Lisa [„Maanteede projekteerimismid“](#)

Üldplaneeringu koostamise juhis [„Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks“](#)

Tuuli Tsahkna

58073001, Tuuli.Tsahkna@transpordiamet.ee