



Nõo Vallavalitsus
vald@nvv.ee
Voika tn 23
61601, Tartu maakond, Nõo vald,
Nõo alevik

Teie 14.03.2023 nr 7-1.4/529

Meie 17.04.2023 nr 7.2-1/23/538-3

**Ettepanekud Nõo valla üldplaneeringu
lähteseisukohtadele ja KSH väljatöötamise
kavatsusele**

Olete pöördunud meie poole ettepanekute saamiseks Nõo valla üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsusele. Nõo valla üldplaneering ja KSH on algatatud Nõo Vallavolikogu 15.12.2022 otsusega nr 51.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS) ja Transpordiameti põhimääruse (PM), esitame Nõo 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 meie projekteerimise osakonna taristu kooskõlastuste üksuse piirkondlike spetsialistidega.

1. Teedevõrgustiku, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine:
 - 1.1. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringuga kavandatud teedevõrgustik – so riigiteede perspektiivsed trassid sh ristumiskohad, kogujateed jms.
 - 1.2. Siduda planeeringusse riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga 2+2 maantee projekteeritavad lõigud ning tagada planeeringus tingimiste määramisel järgmiste eskiisprojektide realiseerimine s.h. ruumivajadus.
 - 1.2.1. Riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga Nõo-Elva lõik (km 152,0-159,6) (Tuulekaru OÜ ja Skepast&Puhkim OÜ, projekt nr MA14688NE; projekti materjalid saab alla laadida [siit](#)).

Hetkel on välja töötatud kaks alternatiivset trassikoridori asukohta (variant1 ja variant2). Palume planeeringu seletuskirjas kajastada mõlemaid variante ning lisada planeeringule mõlema trassikoridori asukoha joonised. Arvestada, et üldplaneeringu kehtestamise järgselt peab olema võimalik ellu viia riigitee nr 3 väljaehitamine Nõo-Elva lõigus mõlemas asukohas.
 - 1.2.2. Riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga lõik (Nõo valla piirist kuni riigitee nr 22155 Nõo-Tamsa ristmikuni).

Hetkel on projekteerimine pooleli ning täpsemat infot üldplaneeringu koostamiseks antud riigitee lõigus anda ei ole võimalik. Kui kõik läheb plaanipäraselt, edastame planeeringu koostamiseks vajalikud materjalid käesoleva aasta suve jooksul.
 - 1.3. Analüüsida kohaliku teedevõrgustiku piisavust juurdepääsude tagamisel ning määrata

perspektiivsete kohalike teede (sealhulgas jalgratta- ja jalgteede) üldised asukohad. Üldplaneeringu üheks ülesandeks 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](#)“. 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 „Maantee 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 [selle lingi alt](#).

- 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. Tulenevalt asulavälisest liikluskeskkonnast palume määrata riigitee kaitsevööndi ulatuseks 30 m arvestatuna riigitee äärmise sõiduraja välimisest servast järgmistes asukohtades:
 - 2.2.1. riigitee nr 22190 Rõhu-Meeri-Tõravere km 10,16-12,1 mõlemal pool teed;
 - 2.2.2. riigitee nr 22155 Nõo-Tamsa km 1,72-2,34 mõlemal pool teed;
 - 2.2.3. riigitee nr 22180 Nõo-Kambja km 0,0-0,49 paremal pool teed;
 - 2.2.4. riigitee nr 22154 Aiaa-Nõo km 2,0-2,18 mõlemal pool teed.
 - 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 esitada meile kaitsevööndi laiuseid kajastav ja määrav joonis GIS või CAD formaadis.
 - 2.5. Tulenevalt sellest, et riigitee 3 Jõhvi-Tartu-Valga Nõo-Elva lõik (km 152,0-159,6) projektiga nähakse ette riigiteele ulukiläbipääsu (ökodukti) rajamine, on vajalik määrata üldplaneeringus selle suudmealade maakasutus- ja ehitustingimused. Teeme ettepaneku määrata Nõo valla ulukiläbipääsude toimimise tingimused nii, nagu seda on teinud teised omavalitsused (nt Saku, Kose, Põltsamaa), kes on valdkonda üldplaneeringus käsitlenud.

Rohevõrgustiku sidususe tagamiseks palume määrata konkreetsed maakasutustingimused. Planeeringus ja KSH-s analüüsida mõju keskkonnale ning planeeringus näha ette rohevõrgustiku toimimiseks vajalikud maakorralduslikud piirangud planeeritud ulukiläbipääsude suudmealadele.

2.5.1. Ulukiläbipääsude (ökoduktide, samatasandiliste teeületuskohtade ja tunnelite) toimivuse tagamiseks moodustada ulukiläbipääsudele piiranguvööndid, mis on kantud maakasutusplaanile. Piiranguvööndina käsitletakse, arvestades maa kõlvikulist jaotust ja asustuse olemasolu ulukiläbipääsudel, 500 meetri raadiusega ala ulukiläbipääsu keskpunktist. Lähtuvalt maakasutusest ja rohevõrgustiku paiknemisest võib piiranguvööndit täpsustada, kaasates loomastiku ja rohevõrgustiku eksperdi. Ulukiläbipääsu piiranguvööndis ei ole üldplaneeringu kehtestamise ajal seni hoonestamata katastriüksustel uute ehitiste (v.a õhuliinid, maakaabelliinid, maa-alused trassid) püstitamine lubatud. Lubatud on ehitiste püstitamine olemasolevate hoonestusaladega seotult nii, et olemasolevad ja kavandatavad ehitised moodustavad kompaktses terviku. Piiranguvööndites tuleb säilitada kõrgpuistu jätkuv sidusus ulukiläbipääsude suudmeala ja ümbritsevate kasvava metsaga alade vahel. Ehitised, sh piirdeaiad, ei tohi takistada loomade liikumist ulukiläbipääsudele.

2.5.2. Ulukiläbipääsude toimivuse ja rohevõrgustiku sidususe tagamiseks tuleb ulukiläbipääsude piiranguvööndis maaomanikel metsa majandades ja/või metsamajandamiskava koostades arvestada, et ulukiläbipääsu suudmeala piirkonna metsad toimivad ulukiläbipääsu juurdepääsualana. Sellest tulenevalt tuleb metsa majandada viisil, mis tagab rohevõrgustiku kõrgpuistu sidususe ja toetab loomade ulukiläbipääsu suudmeni jõudmist. Raiete planeerimisel on soovitatav koostööd alustada ulukiläbipääsu omanikuga juba enne metsateatise esitamist Keskkonnaametile, et koostöös planeerida raie teostamine mahus ja viisil, mis tagab rohevõrgustiku metsalise sidususe ja loomade läbipääsu ulukiläbipääsule. Metsateatis ulukiläbipääsu piiranguvööndis tuleb kooskõlastada ulukiläbipääsu omanikuga. Soovitatav on metsateatise kooskõlastamise asemel määrata planeeringus üldine piirang, et piiranguvööndis on lageraie keelatud.

2.5.3. Maavarade kaevandamist tuleb ulukiläbipääsu piiranguvööndis vältida. Maavara geoloogiline uuringuluba ja kaevandamisluba tuleb kooskõlastada ulukiläbipääsu omanikuga.

Planeeringus arvestada põhimõttega, et ulukiläbipääsude piiranguvööndite ruumiandmestik edastatakse Keskkonnaametile ja ulukiläbipääsu omanikule. Raie kavandamisel saadab Keskkonnaamet metsateatise kooskõlastamiseks ulukiläbipääsu omanikule. Maavara geoloogilise uuringuluba ja kaevandamisloa menetluses saadab Keskkonnaamet loa kooskõlastamiseks ulukiläbipääsu omanikule.

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 liikluskeskonnas 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 igaljuhul 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. 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 ehk tiiviku diameeter). Kavandatud uute riigitee nr 3 lõikude puhul tuleb vähimat kaugust arvestada kavandatava trassikoridori servast.
Väikese kasutusega (alla 100 auto/ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teeomaniku 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.
 - 3.6. Soovitame kaaluda tehnoloogilise võõndi 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 juhiseга „[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. Planeeringu seletuskirjas kajastada ning planeeringu kaartidele kanda Tartu lennuvälja piirangupinnad.
8. Ettepanekud KSH väljatöötamise kavatsusele:
 - 8.1. KSH käigus hinnata riigiteede liiklusest tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, vibratsioon, visuaalne häiring, vms) elanikkonna heaolule ja tervisele lähtudes kavandavast üldplaneeringu lahendusest.
 - 8.2. Riigiteede müra ja selle leevendamist käsitleda atmosfääriõhu kaitse seaduse § 64 alusel, sh arendaja kohustusi müra normtasemetest lähtuvalt.
 - 8.3. Käsitleda riigitee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga Nõo-Elva lõigu (km 152,0-159,6) 2+2 maanteeks ümberehitusega kaasnevat mõju (suurenev valgusreostus, tolm, võimalik vibratsioon) Tõravere observatooriumi tegevustele.

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 mitteametust palume sisuliselt põhjendada.

Oleme valmis koostöös planeeringu koostamisel ning vajadusel selgitama ja täpsustama käesoleva kirjaga esitatud ettepanekuid ning vajadusel koostöös välja töötama kohakeskselt sobivamaid 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. Juhime tähelepanu meie veebilehelt leitavale asjakohasele teabele:

- [Riiklik teeregister](#)
- [Liiklussageduse statistika](#)
- [Liiklusloendus kergliiklusteedel](#)
- Välisõhus leviva müra vähendamise [tegevuskava](#) ja strateegiline [mürakaart](#)
- [Õhusaaste](#)
- Eesti loomaõnnetuste [andmebaas](#) ja kaardirakendused ([link](#) ja [link](#))
- Käsiraamat „[Loomad ja liiklus Eestis](#)“
- Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a [määrus nr 106](#) „Tee projekteerimise normid” lisa „Maanteede projekteerimismid”

Tuuli Tsahkna

58073001, Tuuli.Tsahkna@transpordiamet.ee