



Anni Teetsmann
Tartu Vallavalitsus
anni.teetsmann@tartuvald.ee
Haava tn 6
60512, Tartu maakond, Tartu vald,
Kõrveküla alevik

Meie 08.10.2024 nr 7.2-2/24/16271-6

Loogaaia, Tuisu ja Tuisula maaüksuste ning lähiala detailplaneeringu kooskõlastamata jätmine

Olete esitanud meile kooskõlastamiseks Kastli küla Loogaaia, Tuisu ja Tuisula maaüksuste ning lähiala detailplaneeringu (katastritunnused vastavalt 79401:005:0251, 79401:005:0144 ja 79401:001:0147, edaspidi *planeering*). Planeeringu eesmärk on Loogaaia, Tuisu ja Tuisula maaüksuste jagamine elamumaakruntideks ning ehitusõiguse määramine üksikelanute, ridaelanute ning nende abihoonete projekteerimiseks ja ehitamiseks. Lisaks antakse lahendus liikluskorraldusele, haljastusele, heakorrale, tehnovõrkudega varustamisele jm kaasnevale.

Planeeringuala piirneb riigitee nr 22215 Lammiku-Lähte tee (edaspidi *riigitee*) km 4,62-5,06, riigitee aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus antud asukohas on 532 sõidukit ning kehtib kiirusrežiim 70 km/h.

Väljastasime lähteseisukohad planeeringu koostamiseks 17.08.2022 kirjaga nr 7.2-2/22/16271-3 (edaspidi *seisukohad*).

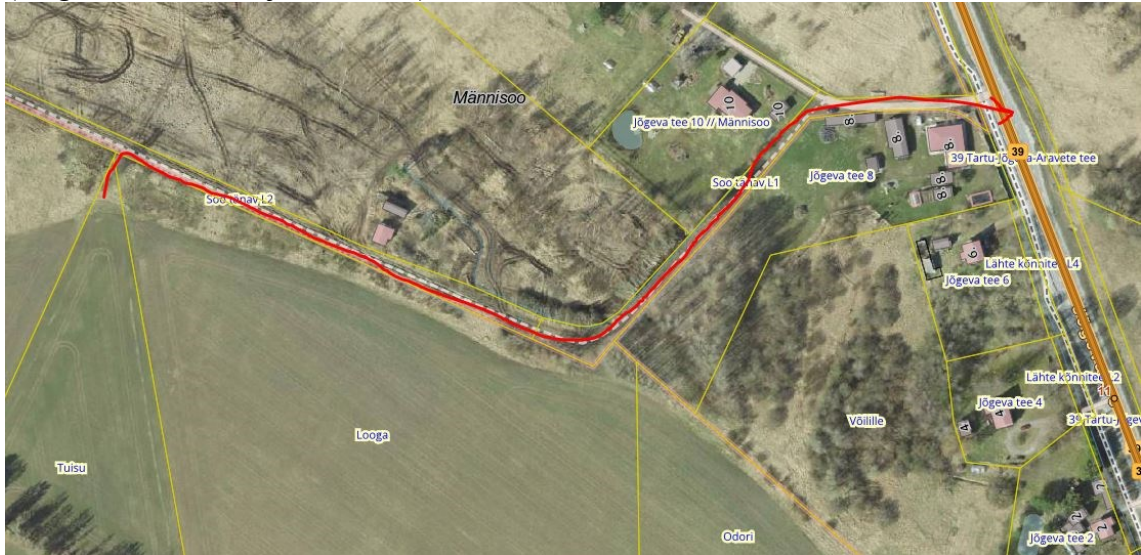
Võttes aluseks ehitusseadustiku (EhS), planeerimisseaduse (PlanS) ja Kliimaministri 17.11.2023 [määruse nr 71](#) „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi *normid*) **jätame planeeringu kooskõlastamata** järgmistel põhjustel.

1. Planeeringualale on kavandatud juurdepääs riigitee km 4,911 olemasolevalt ristumiskohalt (vastavalt meie seisukohtade p 1) ning *lisaks on planeeringuga jäetud perspektiivne võimalus ühendada teedevõrgustik Soo tänav L2 teemaaga* (väljavõtte planeeringu seletuskirja ptk 3, lk 6/18, Lisa 1).
Soo tänav L2 kinnistu (katastritunnus 79601:001:0675) piirneb Soo tänav L1 kinnistuga (katastritunnus 79601:001:0689), mis on ühendatud riigi tugimaantee nr 39 Tartu-Jõgeva-Aravete tee km 11,162 (Joonis 1).
Riigitee nr 39 km 11,162 ristumiskohalt on hetkel tagatud juurdepääs Jõgeva tee 8 (katastritunnus 79401:005:0450), Jõgeva tee 10 // Männisoo (katastritunnus 79402:001:0284) ja Jõgeva tee 12 // Vasksilla (katastritunnus 79402:001:0283) hoonestatud (üksikelanud) kinnistutele ning kergliiklusteele.
Soo tänav L1 ja L2 kinnistutel asuv tee on valdavas osas pinnasetee, mille laius on ca 3 m. Juhime tähelepanu, et kui planeeringualale soovitakse juurdepääs tagada Soo tänavalt (kohalik tee nr 7940199) riigitee nr 39 km 11,162 ristumiskoha kaudu, on vajalik nimetatud riigitee

ristumiskoha rekonstrueerimine (laiendamine ning väljaehitamine kahesuunalist liiklust võimaldavaks ristmikuks), sest olemasoleval kujul ei saa seda kasutada planeeringualale juurdepääsu tagamiseks (Joonis 2).

Meie hinnangul ei ole sobilik käsitleda planeeringus planeeringuala võimalikku juurdepääsu, mida planeeringu realiseerimisel ei rajata (Soo tänava väljaehitamine) ning mille osas pole ka teada, kes ning millal seda teeb (seda ei käsitleta ka Tartu valla üldplaneeringus), kuid millega kaasneb riigitee nr 39 km 11,162 ristumiskoha rekonstrueerimise vajadus.

Meil ei ole vastuväiteid planeeringualale täiendava juurdepääsu tagamisega riigitee nr 39 km 11,162 ristumiskohalt, kuid sellisel juhul tuleb planeeringus näha ette selle rekonstrueerimine (ning Soo tänava väljaehitamine).



Joonis 1. Perspektiivne juurdepääs riigitee nr 39 km 11,162 ristumiskohalt Soo tänav L1 ja L2 kinnistute kaudu, väljavõte Maa-ameti geoportaalist



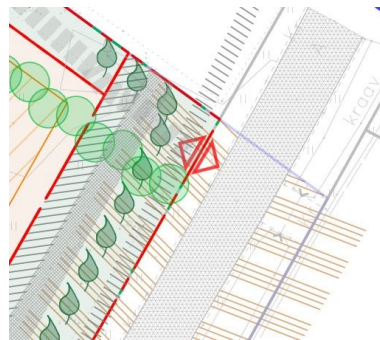
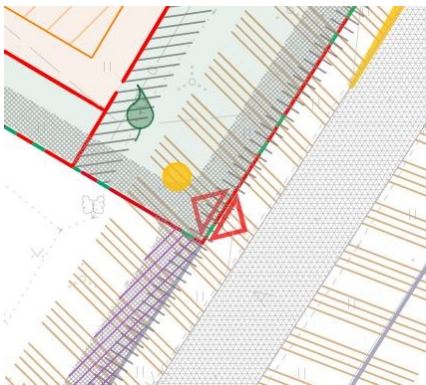
Joonis 2. Vaade riigitee nr 39 km 11,162 ristumiskohale, aprill 2024

2. Palume eemaldada planeeringu põhijooniselt erinevad plaanitavad ja perspektiivsed liiklusmärgid, sh riigitee äärde kavandatud bussipeatused. Vastavalt PlanS § 126 lg 1 p 7 on detailplaneeringu ülesandeks liikluskorralduse põhimõtete määramine, liikluskorraldusvahendite asukohad määratakse planeeringu realiseerimise käigus vastavate projektidega (nt riigitee ristumiskoha ehitamise projekt) või täiendavate menetlustega (bussipeatuste rajamine, vt ka ühistranspordiseadus § 12 ja 13).

Lisaks märgime, et uute bussipeatuste asukohtade määramisel tuleb arvestada ka olemasolevate bussipeatustega („Kastli“ bussipeatused riigitee km 4,344 ja 4,357) – antud riigitee lõigus oleks ilmselt mõistlik olemasolevad bussipeatused ümber tõsta, sest need asuvad planeeringuala juurdepääsuteest ca 500 m kaugusel ning nende asukoht on määratud eelkõige olemasolevaid kasutajaid silmas pidades. Üksteisele liiga lähedal (< 1 km) asuvad bussipeatused ei ole optimaalsed ka riigitee liikluskeskkonda silmas pidades – buss saavutab ühest peatusest väljumise järel vaevalt sõidukiiruse, kui peab hakkama juba järgmisesse peatusesse sisenemiseks pidurdama.

Kui planeeringuga soovitakse siiski määrata uute bussipeatuste asukohad, tuleks käsitleda planeeringus olemasolevate „Kastli“ bussipeatuste likvideerimist ning uute bussipeatuste rajamist riigiteel nt Kase tn ristmiku piirkonda. Kui kohalik omavalitsus (koostöös piirkonna ühistranspordikeskusega) on sellise lahendusega nõus, siis oleme valmis määrama bussipeatustele uued asukohad koos vajalike teeületuskohtadega (üks teeületuskoht planeeringualaga seotud liiklejatele ning teine Kastli tee suunalt liiklejatele). Samuti soovitame sellisel juhul käsitleda bussipeatuste rajamist planeeringu elluviimise kavas määrates ära, millal ning millistel tingimustel (nt kergliiklustee väljaehitamine Kase ja Kastli tänavate vahelises lõigus) on otstarbekas uute bussipeatuste rajamine (ja olemasolevate likvideerimine).

3. Eemaldada planeeringu joonistelt (Lisa 2 ja 3) täielikult või osaliselt riigiteega külgnevad tingmärgid, mis tähistavad jalakäija ja kergliikleja läbipääsu. Nendes asukohtades ei ole ette nähtud riigitee teeületuskoha rajamist, millest tulenevalt on antud tingmärgi kasutamine ekslik – jalakäijaid ja kergliiklejaid ei soovita ju suunata kuhugi, kust neil puudub ohutu edasiliikumise võimalus.



Joonis 3. Väljavõtted planeeringu põhi- ja tehnovõrkude joonisest (Lisa 2 ja 3)

4. Planeeringuga nähakse ette riigiteega ristuvate tehnovõrkude (Joonis 4) kavandamine. Täiendada planeeringu seletuskirja vastavalt meie seisukohtade p 11 (kinnisel meetodil rajamine).
5. Kanda planeeringu põhijoonisele (Lisa 2) planeeringuga riigitee äärde kavandatava kergliiklustee laius ning kaugus riigiteest (meie seisukohtade p 16).
Kergliiklustee laiuse kavandamisel lähtuda normidest (lisa 1 tabel 40); kergliiklustee ja riigitee vahelise ohutusriba laiuse määramisel lähtuda samuti normidest (lisa 1 tabel 41, antud asukohas 5 m) ning riigitee olemasolevast kiirusrežiimist. Mitte siduda kergliiklustee ja riigitee ohutusriba laiust (hetkel planeeringuga kavandatav 3 m) võimaliku riigitee kiirusrežiimi muutusega. Planeeringuala ulatuses kavandada kergliiklustee riigiteest ühtlase kaugusega (ohutusriba laius 5 m). Sojamaa tee 3 // Mesila kinnistu riigitee ristumiskoha asukoha lõigus oleme valmis kaaluma planeeringuga kavandatava kergliiklustee ja riigitee vahelise ohutusriba laiust erandkorras kuni 3 m.
6. Tagada planeeringuga kergliiklustee jätkuvuse tagamine (meie seisukohtade p 7). Hetkel on planeeringuga ette nähtud kergliiklustee rajamine piki riigiteed planeeringuala juurdepääsuteest riigitee nr 39 suunas kuni planeeringuala naaberkinnistuni (Odori, katastritunnus 79401:005:0316). Antud lahendus on vastuolus meie seisukohtadega, sest ei ole tagatud kavandatava kergliiklustee jätkuvus. Kui planeeringuga soovitakse rajada riigitee

äärde kergliiklustee riigitee nr 39 suunas, tuleb see rajada tervikuna, st ehitada välja planeeringualast kuni riigitee nr 39-ni ning siduda see seal olemasoleva kergliiklusteega. Alternatiivselt võib kaaluda lahendust, kus planeeringuga reserveeritakse vajalik ruum planeeringualaga külgnevas lõigus planeeringuala juurdepääsuteest kuni Odori kinnistuni, kuid selles lõigus ei ehitata planeeringu realiseerimisel kergliiklusteed välja enne, kui ehitatakse välja kergliiklustee järgnev lõik kuni riigitee nr 39 äärse kergliiklusteeni (nt ehitab selle kohalik omavalitsus või naaberkinnistu arendaja vm). Planeeringuga ei ole sobilik kavandada nõ poolikuid lahendusi, kus kergliiklustee kasutaja suunatakse kuhugi, kust ta ohutult edasi ei pääse (suundub riigitee serva) ning planeeringuga ei ole käsitletud, kes ja millal ehitab välja puuduva kergliiklustee lõigu.

7. Kanda planeeringu põhijoonisele riigitee ristmiku nähtavuskolmnurgad vastavalt normidele (lisa 1 tabel 18 ning lisa 2 joonis 8). Lähtuda normide § 24 lg 3 ning tagada ristumiskoha normide kohane liitumis- ja peatumisnähtavus.

Muuhulgas juhime tähelepanu, et vajalik on tagada nähtavus ka kergliiklusteele (normide lisa 2 joonis 26).

8. Planeeringu seletuskirjas erinevates kohtades on käsitletud riigitee kiirusrežiimi muutmist (70 km/h > 50 km/h).

Nt planeeringu seletuskirja ptk 3 „Kontaktvööndi mõjuala funktsionaalsed seosed“ lk 6/18 on kirjas: *Planeeringu realiseerimisel alandatakse Lammiku-Lähte tee kiiruspiirangut, mis soodustab meeldiva elukeskkonna väljakujunemist nii planeeringualal kui Lähtel.*

Planeeringu seletuskirja p 4.3.3. „Kiiruspiirangud“ on kirjas: *Säilib Lammiku-Lähte tee olemasolev kiiruspiirang 70 km/h. Kui planeeringuala eluruumidest vähemalt 50% on välja ehitatud (kasutusloaga), on soovitatav, et kohalik omavalitsus teeb Transpordiametile ettepaneku Lammiku-Lähte teel kiiruspiirangu vähendamiseks 50 km/h-ni alates Kase tänavaga ristumisest kuni Tartu-Jõgeva-Aravete teega ristumiseni.*

Planeeringu seletuskirja p 4.3.7. „Liiklusmüra“ on kirjas: *Juhul kui planeeringu realiseerimise käigus alandatakse Lammiku-Lähte tee kiiruspiirangut vastavalt punktis 4.3.3. kirjeldatud ettepanekule, ei ole vaja rakendada kruntidel täiendavaid mürakaitsemeetmeid.*

Põhimõtteliselt nõustume, et planeeringualal / planeeringualaga külgnevatel riigitee lõikudel võib olla õigustatud riigitee kiirusrežiimi alandamine 50 km/h planeeringu realiseerimise järgselt. Hetkel on nimetatud teemat käsitletud planeeringu seletuskirjas erinevates kohtades, sellega on seotud erinevad võimalikud lahendused ning seda käsitletakse ka kui tulevikus kindlasti olemasolevat olukorda. Meie hinnangul ei ole selline käsitus erinevatel põhjustel korrektne ning teeme ettepaneku käsitleda riigitee kiirusrežiimi muutmist (vähendamine 50 km/h) järgmiselt.

- 8.1. Käsitleda riigitee kiirusrežiimi muutmist (vähendamist 50 km/h) planeeringu seletuskirjas ühes kohas (nt planeeringu elluviimist puudutavas osas). Mitte käsitleda seda teemat kindlas kõneviisis (st mitte käsitleda seda kui midagi, mis kindlasti saab olema – nt planeeringu seletuskirja ptk 3). Tegemist on võimaliku lahendusega, mida menetletakse käesoleva planeeringu realiseerimise väliselt ning mille tulemust käesolev planeering ei saa ette määrata.

- 8.2. Eemaldada planeeringu seletuskirjast kõik tinglikud stiilis „juhul kui alandatakse Lammiku-Lähte tee (riigitee) kiiruspiirangut“ käsitlused (teeületuskoht vs ülekäigurada, riigitee liiklusest tingitud häiringute käsitus, kergliiklustee kaugus riigiteest jm). Planeeringu koostamisel ning realiseerimisel tuleb lähtuda olemasolevast olukorrast, st riigitee kehtivast kiiruspiirangust 70 km/h.

- 8.3. Oleme valmis kaaluma riigitee kiirusrežiimi võimalikku vähendamist pärast seda, kui planeeringuga kavandavast arendusest on realiseeritud vähemalt (väljastatud kasutusluba) 50 % hoonestusmahust tingimusel, et planeeringus (planeeringu elluviimise kavas) määratletakse nimetatud 50% ka ruumiliselt – st eelisjärjekorras on välja arendatud 50% planeeringuala riigitee poolsetest kinnistutest.

Vastasel juhul, kui planeeringualale kavandatavat hoonestusmahtu realiseeritakse

pistelisel või nt valdavas osas riigiteest eemal asuvatel kinnistutel, ei ole riigitee kiirusrežiimi muutmise õigustatud, sest planeeringuala riigiteega külgneval lõigul säilib olemasolev maakasutus, mis ei toeta riigitee kiirusrežiimi vähendamist.

- 8.4. Samuti ei ole realistlik siduda riigitee liiklusest tulenevate häiringute leevendamiseks vajalike meetmete kasutusele võttu võimaliku riigitee kiirusrežiimi muutmisega. Kui riigitee kiirusrežiimi muutmise võiks olla võimalik alles pärast seda, kui esmajärjekorras ehitatakse välja riigiteega vahetult piirnevate kinnistute hoonestus, siis ei ole võimalik nende hoonete rajamine ilma vastavate leevendusmeetmeteta (tuginedes oletatavale tulevikus aset leidvale muutusele, kus riigitee liiklusmüra tulenevalt lubatud kiiruspiirangust võib (kuid ei pruugi) väheneda).
9. Planeeringu seletuskirja p 4.3.3. „Kiiruspiirangud“ on lause: *Planeeringualal kiiruspiirangut tõsta ei ole lubatud.*
Palume eemaldada planeeringu seletuskirjast nimetatud mitteasjakohane lause, sest detailplaneeringuga ei saa seada tingimusi riigitee kiirusrežiimile.
Kiiruspiirangu tõstmine antud riigitee lõigus ei ole tulenevalt riigitee parameetritest niikuinii võimalik (teekate on liiga kitsas).
10. Juhime tähelepanu, et planeeringu seletuskirja p 4.12. „Planeeringu rakendamise võimalused“ on kirjas: *Enne planeeringualale ehitatava mis tahes hoone ehitusloa väljastamist, ehitusteatisest registreerimist või ehitamise alustamise teatise esitamist peavad olema:/.../.*
Soovitame siinkohal piirduda ühe tingimusega (nt ehitusteatis või ehitamise alustamise teatis), sest ehitusloa kehtib 5 aastat (EhS § 45 lg 1) ning ehitamisega ei pea alustama ehitusloa väljastamise järgselt.

Oleme valmis tegema koostööd planeeringu koostajaga ning palume esitada planeeringu peale korrigeerimist ning enne korduvaks kooskõlastamiseks esitamist meile üle vaatamiseks maantee@transpordiamet.ee.

Võimalusel palume edastada planeeringu joonised väiksemas mahus ja/või .dwg formaadis, sest hetkel esines tõrkeid suuremahuliste jooniste avamisel.

Soovi korral oleme valmis osalema / korraldama koosoleku (kohalik omavalitus, planeeringu koostaja ja arendaja ja meie), et selgitada käesoleva kirjaga edastatud märkusi ning jõuda kõigile osapooltele sobiva lahendusele.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tuuli Tsahkna

peaspetsialist

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisad:

1. Loogaaia DP seletuskiri
2. Loogaaia DP joonised-4-p6hijoonis
3. Loogaaia DP joonised-5-tehnov6rgud

Tuuli Tsahkna

58073001, Tuuli.Tsahkna@transpordiamet.ee