



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

/*Teie 05.09.2025 kiri nr 7-1.3/1861-12
ja 17.09.2025 kiri nr 7-1.31861-18
Meie 04.10.2025 nr 7.2-2/25/3018-11

Jõhvi valla üldplaneeringu kooskõlastamata jätmine

Olete 05.09.2025 kirjaga nr 7-1.3/1861-12 andnud vastused meie 02.06.2025 kirjaga nr 7.2-2/25/3018-4 esitatud ettepanekutele ning 17.09.2025 kirjaga nr 7-1.31861-18 taotlenud kooskõlastust Jõhvi valla üldplaneeringule (edaspidi *planeering*). Täname, et olete arvestanud enamuse meie märkustega.

Nõustume Teie ettepanekuga riigitee nr 13101 Jõhvi-Ereda km 0,32-1,08 lõigus (Jõhvi linna piirist kuni kiiruspiirangu lõpuni) 10 m kaitsevööndi määramisega (vt joonis nr 1). Teelõik asub Pauliku küla territooriumil, aga on ruumiliselt seotud Jõhvi linnaga. 50 km/h kiirusrežiim on kehtestatud alates šikaanist.



Joonis nr 1. Aktsepteerime 10 m kaitsevööndit riigitee nr 13101 km 0,32-1,08 lõigus, mis on tähistatud sinise joonega.

Meie märkused on täitmata 02.06.2025 kirja punktis 3.1. Võttes aluseks ehitusseadustiku (EhS) § 71 lõike 1, § 70 lg 2 punkti 1 ja planeerimisseaduse (PlanS) § 75 lg 1 punkti 8 jätame üldplaneeringu kooskõlastamata. Oleme Teile juba sisuliselt põhjendanud riigitee nr 93 Kohtla-Järve – Kukruse – Tammiku kaitsevööndi ulatuse määramise põhimõtteid ja kaalutluskäiku.

Täpsustame oma seisukohta kiiruspiirangu määramise ja kehtestatud detailplaneeringute vaatenurgast.

Tugimaantee asub küll alevikus, aga tegemist on asulavälise liikluskeskkonnaga sirgel teelõigul, kus kiirusrežiim on 90 km/h ja liiklussagedus on kõrge (2441 autot ööpäevas, 3% raskeliiklus). Kõnealusel teelõigul ei ole toimunud registreeritud liiklusõnnetusi ega kahjujuhtumeid, millest järelduvalt vastab liikluskorraldus reaalsele teeolule ning on liiklejatele ootuspärane. Riigitee mõjud (müra, vibratsioon, valgusreostus, heitgaaside levik) külgnevale maakasutusele ulatuvad kaugemale kui 10 m, mida kinnitatakse ka näiteks Pupi talu kinnistu ja lähiala detailplaneeringu raames koostatud müra modelleerimise aruandes (OÜ Alkranel, 05.10.2018). Teelõigul puudub hoonestusjoon ja olemasolevad hooned asuvad teest kaugemal kui 50 m.

Linnalise keskkonna loomiseks kiiruspiirangu kehtestamine või asula märgi teise kohta tõstmine ei ole toimivad meetmed, vaid liikluskorraldusvahendid, mille ülesanne on fikseerida reaalsele olule vastav liikluskorraldus. Kõnealuse teelõigu tingimustes (riigitee katte laius 9 m, sirge hea nähtavusega 1,2 km pikkune teelõik) eeldaks kiiruspiirangu kehtestamine olulisi muudatusi liikluskeskkonnas: tee telje nihutused, füüsiliste saarte või keskpöörete rajamine teatud lõikudes, sõiduradade muutmine kitsamaks, kesksaarega ülekäigukohad ja -rajad, ohutusribaga jalgratta- ja jalgte, tänavavalgustus jne. Need meetmed vajavad ruumi oluliselt rohkem kui teekraavide ja riigitee maa piiri vahelised 1,5-2 m haljasribad, kuhu ei mahu ära isegi nõuetekohase laiusega jalgratta- ja jalgte. See tähendab, et tänavakeskkonna loomiseks tuleb paratamatult asuda võõrandama maad riigiteega külgnevatest kinnisasjadest. Teil ei ole võimalik saavutada tänavale iseloomulikku liikluskeskkonda, kui lähtute tänava kaitsevööndi määramisel tänasest riigitee katte servast ja annate maaomanikele õiguse ehitada sellest kümne meetri kaugusele.

Liikluskeskkonnale mittevastava kiiruspiirangu kehtestamine vähendaks oluliselt riigitee ohutust, kuna liiklejate käitumine (sõidukiiruse ja -võtete valik) ei oleks seal kaasliiklejate jaoks etteaimatav. Piirang peab olema vajalik ja proportsionaalne liiklejate suhtes, kelle huvides on tugimaantee funktsiooni ja seda toetava liikluskeskkonna säilimine. Majandus- ja taristuministri 03.12.2020 määruse nr 82 „Transpordiameti põhimäärus“ § 4 punkti 1 kohaselt on Transpordiameti põhiülesandeks mh riigiteedel ohutuks liiklemiseks tingimuste loomine. Me ei ole nõus kiiruspiirangu käsitlemisega üldplaneeringus, sest see on teemaniku vastutusel ja pädevuses ning eeldab operatiivset ja paindlikku reageerimist tegelikele oludele (nt seoses teise avaliku tee ümberehitusega liikluse ümbersuunamine mitmeks kuuks riigiteele nr 93, lähtuvalt seisundinõuetele mittevastavusest massi- ja kiiruspiirangute kehtestamine jms).

Pupi talu kinnistu ja lähiala, Tamme tn 3 ning Jani detailplaneeringus on hoonestusalad kavandatud väljapoole riigitee kaitsevööndit. Transpordiameti arhiivis puuduvad andmed teiste detailplaneeringute kohta. Kui Teie hinnangul on valla huvides muuta kõnealune teelõik pikas perspektiivis tänavaks, siis oleme valmis selle nägemusega asukoha- ja lahenduspohiselt kaasa tulema, aga seda eeldusel, et teemaniku kaalutlusruum ulatub 30 meetrini, mis on täna reaalne teelt lähtuvate oluliste mõjude levimise ulatus ning mille ulatuses külgnev maakasutus võib seada ohtu riigitee ja selle korra kohase kasutamise (nt sademevee juhtimisega teekraavi ületada teetruupide läbilaskevõime).

Jääme oma seisukoha juurde ning palume üldplaneeringus laiendada tänava kaitsevööndit 30 meetrile riigitee nr 93 Kohtla-Järve – Kukruse – Tammiku km 17,2-18,5 lõigus (riigitee nr 13101 ringristmikust kuni Tamme tänavani; vt joonis nr 2).



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

Kinnitame veel kord, et tee kaitsevöönd ei ole ehituskeeluvöönd, vaid tee ohutusest ja toimivusest lähtuv kaalutusruum, mille ulatuses peame vajalikuks meie kaasamist riigiteele eeldatavalt mõju avaldavatesse ja/või teega vastastikmõju omavatesse otsustesse. Kaitsevööndi muutmata jätmine oleks vastuolus EhS § 71 lõikega 1, mille kohaselt peab avalikult kasutatava tee kaitsevöönd tagama tee kaitse, teehoiu korraldamise, liiklusohutuse ning vähendama teelt lähtuvaid keskkonnakahjulikke ja inimestele ohtlikke mõjusid.

Palume esitada planeering peale korrigeerimist Transpordiametile uuesti kooskõlastamiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Kristi Kuuse

58603278, Kristi.Kuuse@transpordiamet.ee