



Tartu Linnavalitsus
Riin.Laasik@tartu.ee
Raekoja plats 1a
50089, Tartu, Tartu maakond

Teie 04.04.2024 nr 9-3.2/DP-24-004

Meie 29.04.2024 nr 7.2-2/24/5805-2

**Seisukohtade väljastamine Tähtvere küla
Männi maaüksuse detailplaneeringu
koostamiseks**

Olete taotlenud seisukohti Tartu maakonnas Tartu linnas Tähtvere külas Männi maaüksuse detailplaneeringu (katastritunnus 79301:001:1416, edaspidi *planeering*) koostamiseks. Planeeringut ei ole algatatud.

Planeeringu eesmärgiks on kolme kinnistu moodustamine ärihoonete rajamiseks. Planeeritav ala külgneb riigiteega nr 2 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee km 173,33-173,43, riigiteega nr 40 Tartu-Tiksoja km 6,45-6,6 ja riigiteega nr 2245 2.Tiksoja ühendustee km 0-0,108. Riigitee keskmine ööpäevane liiklussagedus on 6118 autot (põhimaanteel), 3876 autot (kõrvalmaanteel) ja 2935 autot (ühendusteel). Võttes aluseks ehitusseadustiku (EhS) ja planeerimisseaduse (PlanS) ning kliimaministri 17.11.2023 [määruse nr 71](#) „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi normid) esitame seisukohad planeeringu koostamiseks järgnevalt.

1. Juurdepääsuna tuleb kasutada olemasolevat ristumiskohta riigiteel nr 40 km 6,27 Käo kinnistul (katastritunnus 83101:003:0399). Kui viiakse ellu Kardla – Tartu lõigu projekti kohane Tiksoja eritasandiline ristmik, siis alaneb riigitee liiklussagedus ning tugimaanteest nr 40 saab kogujatee, millelt on võimalik rajada otse juurdepääs Männi kinnisasjale. Männi kinnisasjalt põhimaanteedele juurdepääs hakkab toimuma läbi Kardla ja Vorbuse liiklussõlme.
2. Määrata planeeringuala liikluskorralduse põhimõtted vastavalt PlanS § 126 lg 1 punktile 7. Riigitee nr 40 km 6,27 ristmik lisada planeeringualasse. Vastasel juhul on vajalik käsitleda ristmiku väljaehitamise kohustust planeeringu elluviimise kavas ja kehtestamise otsuses. Hinnata arendusega kaasnevat liiklussageduse kasvu ja liikluskoosseisu. Analüüsida lisanduva liikluse mõju riigitee ristumiskoha läbilaskevõimele. Kavandada olemasoleva km 6,27 ristmiku ümberehitus planeeringualalt lähtuva liikluskoormuse vastuvõtmiseks. Jalakäijate ohutuse tagamiseks siduda jalgteed tõmbepunktidega ning ühendada bussipeatustega.
Arvestada, et planeering on ehitusprojekti koostamise alus. Ruumivajaduse hindamiseks, ohutu liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõttele vastava projektlahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10), soovime kaasata planeeringu koostamisse teedeinsener kui eriteadmistega isik (PlanS § 4 lg 6).
3. Joonistele kanda ja seletuskirjas tuua välja EhS § 71 kohane tee kaitsevöönd.
4. Teekaitsevööndis on keelatud tegevused vastavalt EhS § 70 lg 2 ja § 72 lg 1, sh on keelatud

- ehitada ehitusloakohustuslikku teist ehitist. Riigitee kaitsevööndis kehtivatest piirangutest võib kõrvale kalduda Transpordiameti nõusolekul vastavalt EhS § 70 lg 3. Hoonestus kavandada tee kaitsevööndist väljapoole, kuna kaitsevööndis puudub väljakujunenud hoonestusjoon. Oleme valmis tugimaantee nr 40 teekaitsevööndisse muude ehitiste kavandamist kaaluma lahenduspõhiselt.
5. Käsitleda vastavust kõrgematele planeeringutele ning ruumiline lahendus siduda järgmiste kontaktalas paiknevate planeeringute ja teeprojektide lahendustega, sh riigitee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 170,5-178,7 asuva Kardla-Tartu lõigu põhiprojektiga. Eskiisil kajastatuga võrreldes on lahendus natuke muutunud. Palume põhijoonisele kanda Kardla-Tartu lõigu põhiprojekti kohane lahendus.
 6. Kergliiklusteede kavandamisel on sobilik lähtuda järgmistest põhimõtetest.
 - 6.1. Näha ette kergliiklusteede sidumine tõmbepunktidega ning jätkuvuse tagamine, sh väljapoole planeeringuala.
 - 6.2. Jalakäijate ohutuse tagamiseks tuleb kergliiklusteed eraldada sõiduteest ohutusribaga, mille minimaalse laiuse valikul tuleb lähtuda [kergliiklustristu kavandamise juhendi](#) tabelist 4.
 7. Parkimine lahendada oma kinnistul ning riigiteel parkimist ja tagurdamist mitte ette näha.
 8. Joonistele kanda ja seletuskirjas kirjeldada nähtavuskolmnurgad vastavalt normide lisa 2 joonisele 8. Nähtavusala ei tohi paikneda nähtavust piiravaid takistusi. Vajadusel näha ette metsa, võsa, heki, aia vms rajatise likvideerimine (EhS § 72 lg 2).
 9. Joonistel näidata planeeringualal paiknevad olemasolevad ja kavandatavad tehnovõrgud ning muu taristu. Riigitee alune maa on riigitee rajatise teenindamiseks. Vaba ruumi olemasolul võime asukohapõhiselt anda nõusoleku kasutada seda maad tehnovõrkude paigutamiseks. Planeeringu koosseisus kavandatavad riigiteega ristuvad tehnovõrgud tuleb rajada kinnisel meetodil. Lähtuda Transpordiameti juhendis „[Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale kavandamisel](#)“ toodud põhimõtetest.
 10. Seletuskirjas käsitleda ning joonistel näidata planeeringuala sademevee ärajuhtimise lahendus. Vastavalt EhS § 72 lg 1 punktile 5 ja § 70 lg 2 punktile 1 on riigitee kaitsevööndis keelatud teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandustööd ning ohustada ehitist ja selle korrakohast kasutamist. Vältimaks tee muldkeha uhtumist ja üleniiskumist ei tohi sademevett juhtida riigitee alusele maaüksusele.
 11. Planeeringu elluviimise kavas määrata ehitusjärjekorrad. Arendusega seotud teed tuleb rajada ning nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada (alus EhS § 72 lg 2) enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist.
 12. Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.
 13. Detailplaneeringu aluseks olev geodeetiline alusplaan peab olema mõõdistatud piisavas ulatuses, mis võimaldab hinnata planeeringulahenduse sobivust sh kavandatud sademevee ärajuhtimise süsteemi jms. Võttes aluseks „[Täiendavad nõuded topo-geodeetilistele uurimistöödele teede projekteerimisel](#)“ p 2.3, soovitame mõõdistusala laiuseks 50 meetrit tee teljest või lähimate hoonete fassaadideni, kuid mitte vähem kui 20 meetrit tee teljest.
 14. Kanda joonistele riigitee kaitsevööndisse planeeritud objektide (hoonestusala, parkla, tehnorajatis jms) kaugused riigitee katte servast.
 15. Kasutada riikliku [teeregistri](#) põhiseid teede numbreid ja nimetusi.
 16. Lähtuvalt asjaolust, et planeeringuala piirneb riigiteega, tuleb planeeringu koostamisel arvestada olemasolevast ja perspektiivsest liiklusest põhjustatud häiringutega (müra, vibratsioon, õhusaaste). Riigitee liiklusest põhjustatud häiringute ulatust tuleb hinnata vastavalt keskkonnaministri 03.10.2016 määrusele nr 32 „[Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded](#)“. Kavandada planeeringu kehtestaja kaalutusotsusena meetmed häiringute leevendamiseks, sh keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „[Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid](#)“ lisas 1 toodud müra normtasemete tagamiseks.

Seletuskirjas kirjeldada ning vajadusel näidata joonistel kavandatud leevendusmeetmed. Seletuskirja lisada selgitus, et Transpordiamet ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks.

17. Planeeringu seletavas osas märkida, et kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks.

Seisukohad planeeringu koostamiseks kehtivad kaks aastat alates kirja väljastamise kuupäevast, tähtaja möödumisel tuleb taotleda uued seisukohad. Oleme valmis tegema koostööd planeeringu koostajaga, täpsustamaks ning täiendamaks käesoleva kirjaga esitatud seisukohti.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa: 22074DP1 Käbi maaüksuse detailplaneering-Eskiis

Kristi Kuuse

58603278, Kristi.Kuuse@transpordiamet.ee