



Viimsi Vallavalitsus
info@viimsivv.ee
Nelgi tee 1
74001, Harju maakond, Viimsi vald,
Viimsi alevik

Teie 27.09.2023 nr 10-10/4304

Meie 27.10.2023 nr 7.2-1/23/20773-2

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

Olete pöördunud Transpordiameti poole ettepanekute saamiseks Viimsi valla üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsusele. Viimsi üldplaneering ja KSH on algatatud 15.02.2022 Viimsi Vallavolikogu otsusega nr 9.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS) ja Transpordiameti põhimääruse, esitab Transpordiamet Viimsi 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 Transpordiameti projekteerimise osakonna taristu kooskõlastuste üksuse piirkondlike spetsialistidega.

1. Teedevõrgustiku, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine:

- 1.1. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga „Harjumaa kergliiklusteed“ kavandatud kergliiklusteede võrgustik, sealhulgas seatud tingimused.
- 1.2. Näidata planeeringus maakonnaplaneeringuga kavandatud jäätee trassid.
- 1.3. Analüüsida kohaliku teedevõrgustiku piisavust juurdepääsude tagamisel ning määrata perspektiivsete kohalike teede (sealhulgas jalgratta- ja jalgteede) üldised asukohad. Üldplaneeringu üks ülesanne on transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine.

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](#).

1.4. 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. Juhul kui olemasolev hoonestusjoon jätkub väljaspool alevit/alevikku, kaalub Transpordiamet kohaliku omavalitsuse põhjendatud ettepaneku alusel EhS § 71 lõikest 2 tuleneva kaitsevööndi laiuse vähendamist.
 - 2.3. Peale planeeringu kehtestamist tuleb kaitsevööndi laiuseid kajastav ja määrav joonis esitada Transpordiametile 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 igapähele 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. Soovitame kaaluda tehnoloogilise võõndi kohapõhise määramise vajadust. Eelkõige jalg- ja jalgrattatee, avaliku tehnovõrk-rajatise või muu avaliku rajatise kavandamise korral.
 - 3.6. 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.
 - 3.7. Palume arvestada ja kajastada üldplaneeringu tekstilises osas, et üldjuhul ei ole võimalik juhtida arendusalade sademevett riigitee kraavidesse. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel Transpordiameti nõusolekul.
 - 3.8. 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 soovitav 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.
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. Transpordiameti jaoks on olulised multimodaalsete ühistranspordisõlmede (näiteks pargi ja reisi bussi ning rongi ühispeatused) võimalike asukohtade määramine ja nende 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.
 - 6.1. 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. Väikeses mahus ulatub Viimsi valla territooriumile Tallinna lennuvälja lähiümbrus ja selles tsoonis tuleb arvestada ehitiste kõrguspiiridega.
8. Planeerimisseaduse § 75 lg 1 kohaselt on üheks üldplaneeringuga lahendatavaks ülesandeks transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine. Sellest lähtuvalt palume välja tuua Viimsi vallas asuvad püsinnavigatsioonimärgid, kuna vastavalt meresõiduohutuse seaduse § 48 lg 1 piiratakse ehitustegevust navigatsioonimärgi vahetus läheduses või mõjupiirkonnas. Viimsi vallas paiknevad püsinnavigatsioonimärgid on leitavad Transpordiameti kaardirakenduselt Nutimeri (<https://gis.vta.ee/nutimeri/>) ning täpsemad andmed on kättesaadavad navigatsioonimärkide andmekogust (<https://nma.vta.ee/>).
9. Palume KSH ja üldplaneeringu raames teha koostööd Transpordiametiga küsimustes, mis on seotud sadamate, meresõiduohutuse ja nendega seotud taristutega.
10. Ettepanekud KSH väljatöötamise kavatsusele.
 - 10.1. KSH käigus hinnata riigiteede liiklusest tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, vibratsioon, visuaalne häiring, vms) elanikkonna heaolule ja tervisele lähtudes kavandavast üldplaneeringu lahendusest.
 - 10.2. Riigiteede müra ja selle leevendamist käsitleda atmosfääriõhu kaitse seaduse § 64 alusel, sh arendaja kohustusi müra normtasemetest lähtuvalt.

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 mitteametist 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

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Juhime tähelepanu Transpordiameti veebilehelt leitavale asjakohasele teabele:

[Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021+](#)

[Riigimaanteede teehoiukava](#) ja juhenddokumendid

[Riiklik teeregister](#)

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“

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

Krista Einama

58627026, Krista.Einama@transpordiamet.ee