



Kambja Vallavalitsus  
vald@kambja.ee  
Pargi tn 2  
61714, Tartu maakond, Kambja vald,  
Ülenurme alevik

Teie 28.04.2022 nr 6-1/19-52

Meie 15.06.2022 nr 7.2-1/22/9597-2

**Ettepanekute esitamine Kambja valla  
üldplaneeringule ja keskkonnamõju  
strateegilise hindamise aruande eelnõule**

Olete teavitanud Transpordiametit 28.04.2022 kirjaga nr 6-1/19-52 Kambja valla üldplaneeringu ja üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) aruande eelnõu avaliku väljapaneku toimumisest 16.05.2022 – 15.06.2022.

Oleme 22.09.2020 kirjaga nr 15-22038992-3 esitatud ettepanekud üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja KSH väljatöötamise kavatsusele.

Tutvusime avalikule väljapanekule esitatud üldplaneeringu dokumentidega ning esitame järgnevad tähelepanekud materjalidele.

1. Teekaitsevööndeid puudutavad tähelepanekud.

1.1. Täname, et olete meie ettepanekud riigiteede kaitsevööndite osas kaarte koostades valdavalt arvesse võtnud. Kaalusime veel kord teekaitsevööndite suurendamise vajadust Kambja alevikus kahes lõigus: riigitee nr 22135 Kambja-Sirvaku km 0,0-0,53 ja nr 22132 Ülenurme-Külitse km 5,35-6,32. Kuna tegemist on 50 km/h kiirusrežiimiga piirkondadega ning ühel puhul kitsendab ehitustegevust jalg- ning jalgrattatee ning teisel puhul kalmistuala, siis aktsepteerime üldplaneeringusse kantud 10 m kaitsevööndi ulatust.

1.2. Kõrgendatud liiklusriskidest ja normidest tulenevate piirangute tõttu oleme teinud ettepaneku suurendada kaitsevööndit kuni 30 m äärmise sõiduraja välimisest servast rampidel – Tõrvandi alevikus ramp nr 2225 ja Ülenurme alevikus ramp nr 2228. Transpordiameti seisukohalt on võtmeküsimusteks riigitee ohutus ja toimimine, mida kaalume juhtumipõhiselt. Kinnitame, et teekaitsevöönd ei tähenda automaatselt ehituskeeldu. Laiem kaitsevöönd võimaldab laiemat kaalutlusruumi kõrgendatud liiklusriskidega riigitee lõikudes (kõrge liiklussagedusega põhimaantee lähedus, kiiruspiirang  $\geq 70$  km/h, juurdepääsetavus, sademevee probleemid jms), kus ehitusloakohustuslike ehitiste ehitamine riigitee kattest 20 m kaugusele võib avaldada eeldatavalt olulist negatiivset mõju ühelt poolt inimeste tervisele, varale ja/või heaolule ja teiselt poolt riigiteele ja selle korrakohasele kasutamisele, vajades koha- ja lahenduspõhist kaalutlemist. Me peame sobilikuks, et põhimaantee rampidele on määratud 30 m

kaitsevöönd, sest ka liiklus rampidel ei sarnane tänava keskkonnaga. Palume muudatus viia sisse seletuskirja ja kaardirakendusse.





2. KSH aruande tähelepanekud: lk 96 peatükk „sõiduteed“. Esimene lõik. Tartu–Viljandi–Kilingi-Nõmme on riigi põhimaantee. Palume sõnastust korrigeerida. Võimalusel tuua esimeses lõigus välja, et valda läbivad Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ja Jõhvi–Tartu–Valga põhimaanteed on ühtlasi üle-euroopalisse teedevõrku kuuluvad maanteed.
3. ÜP seletuskirja eelnõu tähelepanekud.
  - 3.1. Liikluseaduses kasutatakse mõisteid „jalgratta- ja jalgteed“ ning „riigiteed“. Meie hinnangul on planeering arusaadavam, kui kasutate neid termineid „jalg- ja jalgrattateed“ ning „riigimaantee“ asemel.
  - 3.2. Lk 12 peatükk 2.2. Palume kaaluda, kas on asjakohane nõuda kõikidel juhtudel avatud menetlust. Iga jalgratta- ja jalgteed puhul tõenäoliselt ei ole avatud menetlus põhjendatud. Pikemad lõigud saab kanda üldplaneeringusse ning väiksemate puhul kaasata puutuvad osapooled. Täpsustame, et ehitusseadustikus ei ole seatud kohustust teha avatud menetlust, st võib teha ka mitteavatud menetluse ja kaasata asjasse puutuvad osapooled. Vajadusel täpsustada ka lk 73 punkti 5.1.4.
  - 3.3. Lk 18 peatükk 3.1. alapunkt 10. Palume lisada ääremärkus või täiendada punkti, mille kohaselt arendusalade kavandamisel tuleb teedevõrk kavandada perspektiivis jätkuvalt. See on väga oluline juhtudel, kui kõigile kinnistutele/arenevatele piirkondadele ei ole võimalik anda riigiteelt nõuetekohast juurdepääsu. See tähendab, et arendusalade sisesed teed tuleb juba selle eelteadmisega projekteerida piirkonda läbivate kogujateedena, mille kaudu saavad ühenduse ka naaberkinnistud ja avalikest teedest kaugemad piirkonnad.
  - 3.4. Lk 19 peatükk 3.2 „Tingimused tiheasustusalal“: *Piirete rajamisel teede ja tänavate äärde lähtuda EVS Linnatänavad toodud nõuetest*. Palume asendada sõna „piirete“ sõnaga „piirdeaedade“, kuna sõidukipiirdesüsteemidele, mida kutsutakse ka piireteks, kehtivad teistsugused nõuded.
  - 3.5. Lk 68 peatükk 5.1.1. OLT teede puhul soovitame vaadata Transpordiameti veebilehel asuvat kaarti. Seal saab ettekujutuse, missugustel Kambja valla territooriumile jäävatel teedel on liiklussagedus üle 6000 a/ööp: <https://www.transpordiamet.ee/liiklussagedus>. Kuna OLT teedel on juurdepääsude kavandamine ning ehitusloa kohustuslike hoonete kavandamine kaitsevööndisse tee funktsioonist ning liiklussagedusest tulenevalt keerulisem, siis palume OLT lõike käsitleda korrektselt.
  - 3.6. Lk 68 peatükk 5.1.1 OLT lõikude kilomeetrivahemikud korrigeerida.
    - 3.6.1. Riigitee nr 3 asub Kambja vallas lõigul kilomeetritel 138,5-144,9 (mitte 144-147). Kuna kilometraaž võib ajas muutuda, kaaluda riigitee nr 2 ja 3 puhul lõigu kirjelduse andmist. Riigitee 3 on olulise tähtsusega kogu Kambja valla piires.
    - 3.6.2. Riigitee nr 2 asub Kambja vallas lõigul kilomeetritel 183,05-203,64 (mitte 187–199). Üle 6000 auto ööpäevas on lõik alates Kambja valla piirist kuni vähemalt Tatra-Otepää-Sangaste maanteeni (arvestades olemasolevaid liiklussagedusi). Kui arvestada väikest perspektiivi, siis võiks OLT-lõik ulatuda kuni valla piirini.
    - 3.6.3. Riigitee nr 22130 puhul saame lähtuda kohapõhiselt vastavalt kavandatavale tegevusele. Liiklussagedus teel on küll suur, aga tegemist on asulasisesega lõiguga, mis on nii olemuselt kui reaalse situatsiooni põhjal pigem linnatänavaga funktsiooniga. Ka kiirusrežiim on teine, mis põhimaanteel. Tõenäoliselt ei oleks kogujate nõue igas olukorras õigustatud, kuna parameetritelt on see tee käsitletav kogujateena, mis asub põhimaantee nr 2 ääres.

### 3.7. Lk 69 Sõlmede asukohtade kirjeldused.

- 3.7.1. Rida 2: *Külitse alevikus Jõhvi–Tartu–Valga (põhimaantee nr 3) ja Haage tee (kõrvalmaantee nr 195) ristumisel.* Palume lisada: kuhu ühendatakse ka Lennuvälja tee (kõrvalmaantee nr 132). Sõlme asukoht tuleks joonisel muuta (vt punkt 4).
- 3.7.2. Rida 3: Reola külas Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa (põhimaantee nr 2), Põlva–Reola (tugimaantee nr 61) ja Unipiha tee (kõrvalmaantee nr 133) ristumisel.
- 3.7.3. Rida 4: Lemmatsi külas Jõhvi–Tartu–Valga (põhimaantee nr 3), Leilovi tee (kõrvalmaantee 128) ja Linnavere tee (kõrvalmaantee nr 129) ristumisel. Kassisilma tee on ekslik. Kassisilma tee on piirkonna sisene tee, mis ei jõua välja liiklussõlme ja ei ole kindlasti hierarhiliselt tähtsam tee kui Leilovi tee. Sõlme asukoht tuleks joonisel muuta (vt punkt 4).
- 3.8. Lk 70 „Tingimused sõiduteele“: Eeldame, et tingimused kehtivad ka riigiteedele, aga palume täpsustada järgmisi tingimusi.
- 3.8.1. *Ajalooliste teede rekonstrueerimisel tuleb hoida nende väljakujunenud laiust, kuju, looklevust, tervikstruktuuri ja ehitusjoone vahekaugust.* Soovime, et mingil moel oleks kirjas, mis teed Kambja vallas on ajaloolised, et saaksime hinnata, kas ja mil määral puudutab tingimus riigiteid.
- 3.8.2. *Intensiivsema liiklusega kruusakattega teed tuleb viia tolmuvaba katte alla.* Termin „intensiivsem liiklus“ on ebamäärane. Riigiteede kontekstis on püüdlus tolmuvabaks teha kruusateed, mille liiklussagedus on rohkem kui 50 a/ööp. Täpsemalt saab lugeda siit: <https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava#kruusateedele-tolmu>.
- 3.9. Lk 90 peatükk 8.3 Mära ja õhusaaste punkt „*Kui uue taristuobjekti rajamisel või rekonstrueerimisel suureneb müratase olemasolevate hoonete või alade juures, kus ei ole ÜP kohaseid mürakategooriaid määratud, peab arenduse kavandaja tagama vähemalt AÕKS kohased piirväärtused võttes arvesse hoonete või alade tegelikku kasutusotstarvet.*“ Me ei nõustu üldplaneeringu mürakategooriate määramise praeguse käsitlusega. Mürakategooriad määratakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 57 kohaselt vastavalt maakasutuse juhtotstarbele, mitte vastavalt hoonete või alade tegelikule kasutusotstarbele (ehk teisisõnu sihtotstarbele). Maakasutuse juhtotstarvete ja müra normtasemetega kategooriate määramine ei ole arenduse kavandaja ülesandeks, vaid need tuleb lahendada üldplaneeringuga (planeerimisseadus § 75 lg 1 p 18, p 22).

## 4. ÜP Taristu kaardi tähelepanekud.

4.1. Taristu joonis on kohati raskelt loetav. Kuna infot on palju, siis erinevad teed katavad teineteist ega ole üheselt arusaadavad. Kohati on kasutatud nii sarnaseid tingimärke (sh värv, laius), et pole võimalik aru saada, mida lahendusega mõeldakse. Nt kõik lillakasroosad kriipsud on suurel kaardivaatel väga sarnased. Palume võimalusel korrigeerida.

-  Elektriliin 35-330kV
-  110kV-le üleviidav 35kV liin
-  Planeeritav 110kV elektriliin
-  Eratee avalik kasutus

4.2. ÜP seletuskirja alusel on kohalikud teed liigitatud põhi-, jaotus- ja kõrvatänavaks ning juurdepääsuks (lk 70), aga kaardilt ei tuvasta, mis funktsiooniga mingi tee on. Kaardirakenduses on tänavad määratud kohaliku tähtsusega sõiduteedeks.

4.3. Kaaluda Räni-Raudtee teed ja Laseri tänavat ühendava ühendustee planeerimist (vt joonis nr 1). Teekoridor selleks on ette nähtud. Kohustust tee kavandamiseks ei ole, aga Tartu linna suunast on selleks ühenduseks tänavakoridor välja krunditud. Tõenäoliselt sõltub arendus Tartu Linnavalitsusest. Kui leiate, et seda ei ole sobilik kavandada, siis seda ei pea kaardile kandma.



Joonis nr 1.

4.4. Lemmatsi liiklussõlme asukohta tuleks muuta (vt joonis nr 2). Reaalne sõlme asukoht on näidatud kohta, kus asuvad pealesõidurambid.



Joonis nr 2.

4.5. Külitse liiklussõlme asukohta tuleks muuta ning samuti tuleks täiendada kogujateede lahendust (vt joonis nr 3). Soovitame asukoht jätta sõlmel samaks, nagu on kehtivas üldplaneeringus.



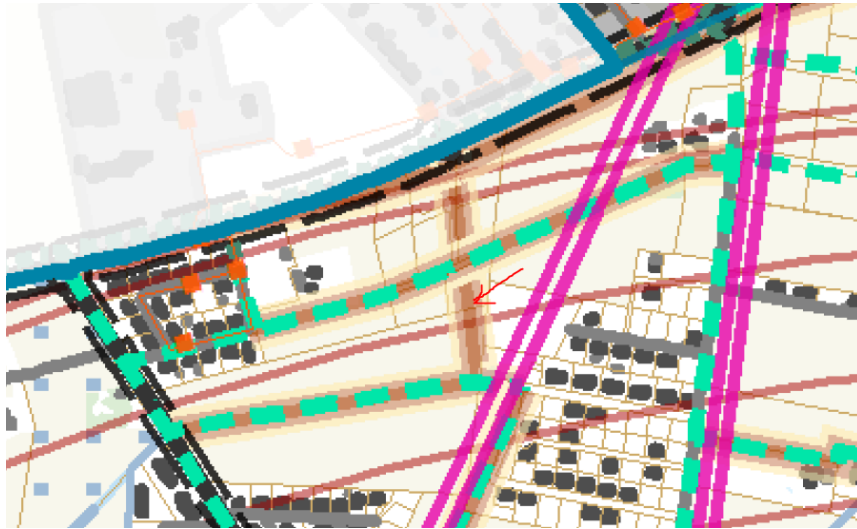
Joonis nr 3.

- 4.6. Jooniselt on puudu nn kogujatee mis ühendab Lemmatsi liiklussõlme ja Kõlitse järve teed (riigitee nr 22194) omavahel. Jooniselt pole see üheselt välja loetav.
- 4.7. Mägra tee 1 kinnistu (28301:001:1171) juures nähakse detailplaneeringuga ette teistsuguse lahenduse. Jääb arusaamatuks, kas see on taotluslik, et üldplaneeringuga seda muudetakse. Detailplaneeringu järgne lahendus on tähistatud punasega (vt joonis nr 4).



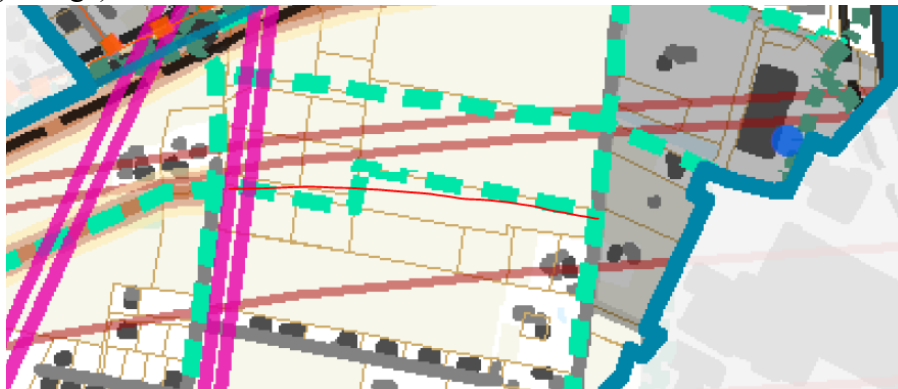
Joonis nr 4.

- 4.8. Pangodi lõigul on olemasoleva jalgratta- ja jalgte marsruut tähistatud perspektiivsena. Palume korrigeerida.
- 4.9. Riigitee nr 92 juures on kavandatud üks ühendus, mida pole teemaplaneeringus (vt joonis nr 5. tähistatud punase noolekesega). Palume see kaardilt eemaldada.



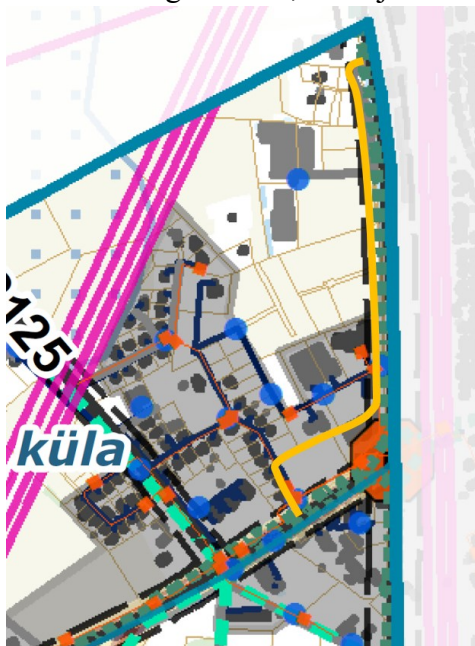
Joonis nr 5.

4.10. Puudub teemaplaneeringus näidatud ühendustee (vt joonis nr 6. tähistatud punase joonega). Palume kaarti täiendada.



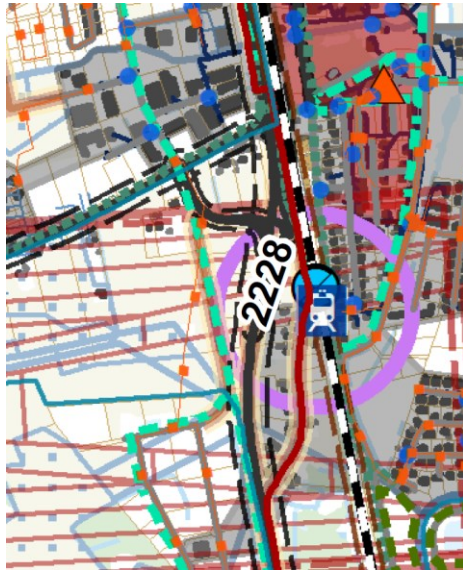
Joonis nr 6.

4.11. Tartu ümbersõidu I ehitusala projektist on puudu maanteega paralleelne kogujatee (vt joonis nr 7, tähistatud kollase joonega). Kogujatee kulgemist võib üldplaneeringuga muuta, aga see tuleb kajastada, sest otsejuurdepääsud riigiteelt nr 2 likvideeritakse. Jääb ainult üks parempöördega peale- ja mahasõit Kambja valla piirile ning teine ots tuleb ühendada riigiteele 92, kuhu jääb samuti parempöördega peale- ja mahasõit.



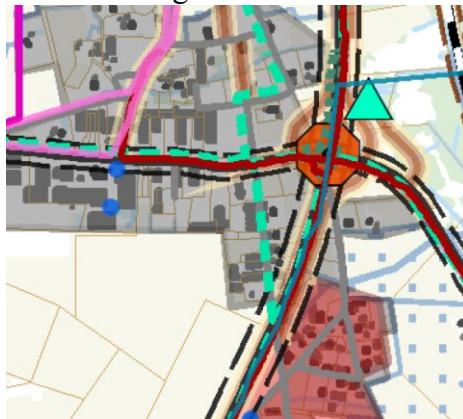
Joonis nr 7.

4.12. Lennu liiklussõlmes on ainana tähistatud ühendustee nr 2228 (vt joonis nr 8). Tegelikult on seal mitmeid erineva numbriga ühendusteid ning 2228 esile toomine tekitab segadust.



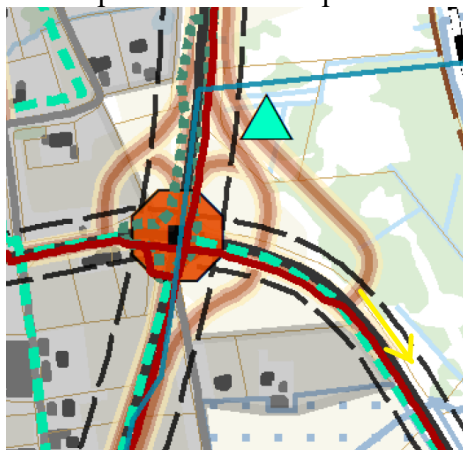
Joonis nr 8.

4.13. Riigiteede nr 22133 ja nr 2 ristmikust kuni kohaliku Vilja tee ristmikuni on olemas kergliiklustee. ÜP kaardil (vt joonis nr 9) on märgitud see kergliiklustee perspektiivseks. Palume korrigeerida.



Joonis nr 9.

4.14. Reola sõlmes on väga hästi peale kantud eskiisi järgne lahendus ja suures pildis jääb see samaks (vt joonis nr 10). Anname teada, et meil on projektmeeskonnaga kaalumisel riigiteega 61 liituva kogujatee nihutamise mõnevõrra Põlva suunas, et oleksid tagatud ristumiskohtade vahekauguste nõuded. Hetkel selles küsimuses otsust ei ole. Loodame anda täpsemat infot edaspidise koostöö käigus.



Joonis nr 10.

Palume eelnimetatud punktid üldplaneeringusse sisse viia ning mitteametlikult oma seisukohta põhjendada. Oleme vajadusel valmis selgitama ja täpsustama meie kirjaga esitatud ettepanekuid näiteks koosoleku vormis.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhtivspetsialist

projekteerimise osakonna taristu kooskõlastuste üksus

Kristi Kuuse

58603278, [Kristi.Kuuse@transpordiamet.ee](mailto:Kristi.Kuuse@transpordiamet.ee)