



Kohtla-Järve Linnavalitsus  
linnavalitsus@kjl.lv.ee  
Keskallee 19  
30395, Kohtla-Järve, Ida-Viru  
maakond

Teie 13.10.2025 nr 6-1/3332

Meie 07.11.2025 nr 7.2-2/25/17396-2

### **Ettepanekud Kohtla-Järve linna Järve linnaosa üldplaneeringule**

Olete teavitanud Transpordiametit Kohtla-Järve linna Järve linnaosa üldplaneeringu ja planeeringu elluviimisega kaasneva keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) koostamise algatamisest Kohtla-Järve Linnavolikogu 25. septembri 2025 otsusega nr 230.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS), lennundusseaduse ja Transpordiameti põhimääruse, esitab Transpordiamet Kohtla-Järve linna Järve linnaosa 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. Vabariigi Valitsus algatas 23.03.2022 korraldusega nr 97 Riigitee 1 Haljala ja Kukruse vahelise teelõigu 2+2 ristlõikega maantee riigi eriplaneeringu koostamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise. Tulenevalt eriplaneeringu ajagraafikust võib enne üldplaneeringu kooskõlastamist osutada vajalikuks üldplaneeringu kaardil projektlahenduse täpsustamine.
  - 1.2. 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.
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 linna, alevit või 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 tuleb üldjuhul vastavalt asjaõigusseaduse § 156 kinnistute maakorralduslikul jagamisel juurdepääs tagada seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt ning uutel moodustatavatel katastriüksustel puudub õigus igaühel eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv normidega piiratud.
- 3.3. 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.
- 3.4. Määrata üldplaneeringus tingimus, et rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui kaugus äärmise sõiduraja välimisest servast. Elektrituulikute ja tuuleparkide kavandamisel arvestada, et elektrituulik ei tohi avalikult kasutatavatele teedele (sõltumata nende funktsioonist, liigist, klassist ja lubatud sõidukiirusest) paikneda lähemal kui  $1,5 \times (H + D)$  (sealjuures  $H$  = tuuliku masti kõrgus ja  $D$  = rootori ehk tiiviku diameeter).  
Väikese kasutusega (alla 100 auto/ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teeomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektrituuliku tee lähemale, kuid mitte lähemale kui tuuliku kogukõrgus ( $H + 0,5D$ ). Tulenevalt üldplaneeringu pikaajalisest kehtivusest on soovitatav kindla vahemaa määratlemise asemel planeeringu koostamisel kasutada väljapakutud valemit.
- 3.5. 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.
- 3.6. Palume arvestada ja kajastada üldplaneeringu tekstilises osas, et üldjuhul ei ole võimalik juhtida arendusalade sademevett riigitee kraavidesse. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel koostöös Transpordiametiga.
- 3.7. 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. Liikuvus ja ühistransport:

- 4.1. Transpordiameti jaoks on olulised multimodaalsete ühistranspordisõlmede (näiteks pargi ja reisi bussi ning rongi ühispeatused) võimalike asukohtade määramine ja nendele 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.

5. Mürakategooriate määramine:

5.1. 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.

6. Ettepanekud KSH väljatöötamise kavatsusele:

6.1. KSH käigus hinnata riigiteede liiklusest tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, vibratsioon, visuaalne häiring, vms) elanikkonna heaolule ja tervisele lähtudes kavandavast üldplaneeringu lahendusest.

6.2. 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 mitteametamist 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.

Lisa. Juhime tähelepanu Transpordiameti veebilehelt leitavale asjakohasele teabele:

- Haljala-Kukruse teelõigu [eriplaneering](#)
- [Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035](#)
- [Riigimaanteede teehoiukava](#) ja juhenddokumendid
- [Riiklik teeregister](#)
- <https://www.transpordiamet.ee/liiklussageduse-statistika>
- [Liiklusloendus kergliiklusteedel](#)
- Välisõhus leviva müra vähendamise [tegevuskava](#) ja strateegiline [mürakaart](#)
- Eesti loomaõnnetuste [andmebaas](#) ja kaardirakendused ([link](#) ja [link](#))
- Käsiraamat „[Loomad ja liiklus Eestis](#)“
- [Teehoiukava](#)
- Kliimaministri 17.11.2023 [määrus nr 71](#) „Tee projekteerimise normid“
- Üldplaneeringu koostamise juhised „[Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks](#)“:

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Kristi Kuuse  
58603278, Kristi.Kuuse@transpordiamet.ee