



MAANTEEAMET

Järva Vallavalitsus
info@jarva.ee
Pikk tn 56
Järva-Jaani alev, Järva vald, 73301,
Järvamaa

Teie 12.07.2019 nr 7-1/2019/42-1

Meie 08.08.2019 nr 15-2/18/49448-6

Ettepanekud Järva valla üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja KSH väljatöötamise kavatsusele

Olete pöördunud Maanteeameti poole ettepanekute saamiseks Järva valla üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsusele. Üldplaneering ja KSH on algatatud Järva Vallavolikogu 27.09.2018 otsusega nr 50.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS) ja Maanteeameti põhimääruse, esitab Maanteeamet ettepanekud Järva valla üldplaneeringu (edaspidi planeering) lähteseisukohtadele.

Palume kohalikul omavalitsusel suunistega arvestada, kaaluda neid kohakeskselt, kajastada allpool viidatud vastavalt üldplaneeringu täpsusastmele ja teha üldplaneeringu koostamise protsessis sisulist koostööd Maanteeameti Taristu teenuste osakonna piirkondlike spetsialistidega.

1. Teedevõrgu, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine.
 - 1.1. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 183,0“ kavandatud teedevõrk, sealhulgas seatud tingimused.
 - 1.2. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringuga kavandatud teedevõrk: riigiteede perspektiivsed trassid sh ristumiskohad, kogujateed jms.
 - 1.3. Analüüsida kohaliku teedevõrgu piisavust juurdepääsude tagamisel ning määrata perspektiivsete kohalike teede (sh jalgratta- ja jalgteede) üldised asukohad. Üldplaneeringu üks ülesanne on transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sh kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine.

Riigiteede kolm põhiliiki on põhi-, tugi- ja kõrvalmaantee. Igal põhiliigil on oma funktsioon ja need funktsioonid on leitavad majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusest nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“ (<https://www.riigiteataja.ee/akt/-128062015003?leiaKehtiv>). Igal riigiteel eristatakse lisaks liigile tee klassi, mis on liiklussageduse alusel määratav maantee tehnilist taset iseloomustav tunnus. Tee klassid on esitatud majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisas „Maanteede projekteerimisnormid“ (edaspidi Normid).

Normidest nähtub et nõuded kohaliku teedevõrgu ühendamiseks riigiteedega on klasside kaupa erinevad. Näiteks esimese klassi teel võib olla ainult üks parempöõretega ristumiskoht kahe eritasandilise ristmiku vahel, kuid kuuenda klassi teel võib neid olla vastavalt vajadusele. Meile teadaolevalt võib tulevikus muutuda Normides klassipõhine

käsitlus, mistõttu me ei pea täna otstarbekaks klassipõhist käsitlust üldplaneeringusse sisse viia. 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 siit: <https://maanteeamet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=293d200a16454c1c84f2cfe35720149f>

- 1.4. Palume OLT teedel vajadusel määrata võimalike ristumiskohtade asukohad, kuna see mõjutab enamasti mitmeid kinnistuid. Hiljem detailplaneeringu faasis ei ole reeglina mõistlik haarata kogu suurt maa-ala tervikuna. Nimetatud nõue on kooskõlas ka PlanS § 75 lg 1 punktiga 1.
 - 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 punktile 29 kaaluda avalikes huvides erateede omandamist. Kaalumisel palume pöörata erilist tähelepanu OLT ja kohaliku teedevõrgu ristumiskohtadele, kuna OLT-l on ristumiskohtade arv Normidega piiratud.
2. Riigiteest tulenevate kitsenduste määramine, sealhulgas tänava kaitsevööndi laiendamine, riigitee kaitsevööndi vähendamine.
 - 2.1. Riigitee kaitsevööndi laiuse käsitlemisel lähtuda EhS § 71 lõikest 2 ja tänava puhul sama paragrahvi lõikest 3.
 - 2.2. Ambla, Aravete, Järva-Jaani, Koeru, Käravete ja Peetri asulaid läbivad riigiteed on EhS § 92 lg 3 mõistes tänavad. Oleme hinnanud nimetatud asulaid läbivate riigiteede kaitsevööndite ulatust EhS § 71 lg 3 alusel. Välja kujunemata hoonestusjoone ja linliku keskkonna puudumise tõttu ning põhimaantee funktsioonist lähtuvalt teeme ettepaneku määrata järgmised kaitsevööndi laiused äärmise sõiduraja välimisest servast.
 - 2.2.1. Ambla alevikus riigitee nr 15126 Ambla–Tamsalu riigiteest nr 5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru asula piirini ning Ambla-Jõgisoo kergliiklusteest asula piirini (km 0–0,18; 1,89–2,78) 30 m.
 - 2.2.2. Ambla alevikus riigitee nr 15118 Haljala–Käsmu riigiteest nr 5 Heina tänavani (km 0–0,74) 30 m.
 - 2.2.3. Aravete alevikus riigitee nr 15201 Aravete–Maarjamõisa Töökoja teest Maarjamõisa teeni (km 0,4–1,36) 30 m.
 - 2.2.4. Aravete alevikus riigitee nr 15145 Aravete–Järva-Madise riigiteest nr 15202 asula piirini (km 0,29–0,57) 30 m.
 - 2.2.5. Aravete alevikus riigitee nr 15202 Aravete–Aniste riigiteest nr 15145 asula piirini (km 0–0,6) 30 m.
 - 2.2.6. Järva-Jaani alevikus riigitee nr 39 Tartu–Jõgeva–Aravete asula piirist Kase tänavani ning Pikast tänavast kuni riigiteeni nr 15120 Roosna-Alliku–Järva-Jaani (km 92,74–95,56) 30 m.
 - 2.2.7. Järva-Jaani alevikus riigitee nr 15127 Järva-Jaani–Pikevere–Ebavere Uuest tänavast asula piirini (km 0,53–1,03) 30 m.
 - 2.2.8. Järva-Jaani alevikus riigitee nr 15128 Järva-Jaani–Tamsalu–Kullenga Kalda tänavast asula piirini (km 0,45–1,06) 30 m.
 - 2.2.9. Järva-Jaani alevikus riigitee nr 15143 Seidla–Järva-Jaani asula piirist Pargi tänavani (km 13,25–13,62) 30 m.
 - 2.2.10. Koeru alevikus riigitee nr 25 Mäeküla–Koeru–Kapu asula piirist Raja tänavani (km 23,4–23,9) 30 m.
 - 2.2.11. Käravete alevikus riigitee nr 13 Jägala–Käravete kogu asula ulatuses (km 51,32–52) 30 m.

- 2.2.12. Käravete alevikus riigitee nr 15146 Ambla–Käravete–Albu asula piirist Mõisa teeni ning Ambla jõest asula piirini (km 2,77–3,2; 4,87–5,07) 30 m.
 - 2.2.13. Käravete alevikus riigitee nr 15204 Käravete–Raka riigiteest nr 15146 asula piirini (km 0,18–0,32) 30 m.
 - 2.2.14. Peetri alevikus riigitee nr 15156 Anna–Peetri–Huuksi riigiteest nr 15153 Peetri–Järva-Jaani asula piirini (km 16,12–16,73) 30 m.
 - 2.3. Kui olemasolev hoonestusjoon jätkub väljaspool tiheasustusala, kaalub Maanteeamet kohaliku omavalitsuse põhjenduste alusel EhS § 71 lõikest 2 tuleneva kaitsevööndi laiuse vähendamist.
 - 2.4. Peale planeeringu kehtestamist tuleb kaitsevööndi laiuseid kajastav joonis esitada Maanteeametile GIS või CAD formaadis.
3. Planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste määramine.
- 3.1. EhS § 70 lõike 2 kohaselt on keelatud riigitee kaitsevööndisse ehitada ehitusloakohustuslikke hooneid. EhS § 70 lg 3 alusel võib kaitsevööndis kehtivatest piirangutest kõrvale kalduda kaitsevööndiga ehitise omaniku nõusolekul. Kaaluda tingimuse määramist, et ehitusloakohustuslike hoonete kavandamine kaitsevööndisse on põhjendatud järgmistel tingimustel: liiklusseaduse mõistes asula liikluskeskkonnas, 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 KOV kohustus.
 - 3.2. Juurdepääsu tagamiseks OLT-le tuleb üldjuhul vastavalt asjaõigusseaduse § 156 kinnistute maakorralduslikul jagamisel juurdepääs tagada seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt. Uutel moodustatavatel katastriüksustel puudub õigus igapähe eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.
 - 3.3. OLT-ga 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 jalgratta- ja jalgteed (JJT) üldjuhul kavandada riigiteest eraldiseisva rajatisena. Kui üldplaneeringus ei täpsustata ruumivajadust JJT rajamiseks eramaadel, siis kaaluda tingimuse määramist, et JJT projekteerimistingimuste andmine korraldatakse avatud menetlusena.
 - 3.5. Määrata tingimus, et rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui kaugus äärmise sõiduraja välimisest servast. Elektriüulikute ja tuuleparkide kavandamisel arvestada, et elektriüulik ei tohi avalikult kasutatavatele teedele (sõltumata nende funktsioonist, liigist, klassist ja lubatud sõidukiirusest) paikneda lähemal kui $1,5x(H+D)$. Valemis tähistab H tuuliku masti kõrgust ja D rootori e. tiiviku diameetrit.
Kavandatud uute riigiteede (Via Baltica) puhul tuleb vähimat kaugust arvestada planeeringuga määratud trassikoridori servast. Väikese kasutusega (alla 100 auto ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teeomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektriüulikuid teele lähemale, kuid mitte lähemale kui tuuliku kogukõrgus ($H + 0,5D$). Tulenevalt üldplaneeringu pikaajalisest kehtivusest on soovitatav kindla vahemaa määramise asemel planeeringu koostamisel kasutada väljapakutud valemit.
 - 3.6. Soovitame kaaluda tehnoloogilise vööndi kohapõhise määramise vajadust, eelkõige JJT, avaliku tehnovõrgu-rajatise või muu avaliku rajatise kavandamise korral.

- 3.7. Uute arendus- ja elamualade kavandamisel analüüsida olemasoleva teedevõrgu võimekust ja vastavust. Kaaluda tingimuste seadmist (nt detailplaneeringu koostamise kohustus), mis toetavad arendus- ja elamuala sisese teedevõrgu terviklikku kavandamist ja elluviimist. Palume arvestada, et Maanteeamet ei võta arendustegevuse vajadustest tingitud uute teelõikude rajamise ja riigiteede ümberehitamise kohustust, kui riigiteede võrgustiku arengu seisukohalt selleks vajadus puudub.
 - 3.8. Palume arvestada ja kajastada üldplaneeringu seletuskirjas, et üldjuhul ei ole võimalik juhtida arendusalade sademevett riigitee kraavidesse. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel koostöös Maanteeametiga.
 - 3.9. 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 liiklusseaduse mõistes asula keskkonnas. Tehnovõrgu paigaldust tuleb hinnata igakordselt suuremas täpsusastmes geodeetilise alusplaani olemasolul ja menetleda seda kas projekteerimistingimuste või detailplaneeringu kaudu.
4. Liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine.
 - 4.1. Palume lähtuda sellest, et OLT funktsioon on teenindada peamiselt läbivat liiklust ja võimalusel arvestada, et kohalikku liiklust teenindab eelkõige kohalik tee. Planeeringulahendusega vältida võimalusel kohaliku liikluse suunamist OLT-le.
 - 4.2. Arendusalade juurdepääsud OLT-le lahendada üldjuhul kogujateede abil, mis on ühendatud riigiteega ühise ristumiskoha kaudu. Koostöös Maanteeametiga määrata perspektiivsed juurdepääsud avalikult kasutatavale teele ning suletavad olemasolevad juurdepääsud.
 - 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.
 - 4.4. OLT-le uusi samatasandilisi ristumiskohti üldjuhul mitte kavandada. Arvestada, et kohalike teede uued liitumised põhimaanteedega tuleb lahendada asukohapõhiselt koostöös Maanteeametiga.
 - 4.5. Määrata koostöös Maanteeametiga oluliselt muudetavad teelõigud. Oluliselt muudetava teelõiguna tähistatakse pikemat teelõiku, mille osas võib eeldada, et liiklemise sujuvuse tagamiseks, liiklusohutuse parendamiseks ning tee funktsiooni tagamiseks on vajalik ühe või mitme järgnevalt loetletud meetme rakendamine: tee geomeetria muutmine; sõidusuundi eraldava piirde paigaldamine; täiendavate sõiduradade ehitamine; olemasolevate ristumiskohtade arvu oluline vähendamine; eritasandiliste ristumiskohtade rajamine. Oluliselt muudetava teelõigu arendamine võib kaasa tuua muudatusi piirkonna teedevõrgus, sh muudatusi, mis on seotud teega piirnevate kinnistute juurdepääsuga. Oluliselt muudetav teelõik tähistada kaardil ja kanda seletuskirja eelpool nimetatud sõnastuses.
 5. Liikuvus ja ühistransport
 - 5.1. Soovitame tutvuda Rahandusministeeriumi juhise „Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks“ peatükiga 4.4 Tehniline taristu. Kasutada juhises toodud põhimõtteid ja mõisted üldplaneeringu koostamisel, arvestades täiendavalt uue praktilisest vajadusest lähtuva mõistega OLT.
 - 5.2. Maanteeameti jaoks on olulised multimodaalsete ühistranspordisõlmede (näiteks pargi ja reisi bussi ning rongi ühispeatused) võimalike asukohtade määramine ja nendele ohutu juurdepääsu 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.

Vastavalt atmosfääriõhu kaitse seaduse § 57 juhime tähelepanu mürakategooriate määramise kohustusele üldplaneeringus maakasutuse juhtotstarbe järgi. Riigiteelt leviva müra sisse ei ole soovitatav 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 KOV kohustus.

7. Ettepanekud KSH väljatöötamise kavatsusele.

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

7.2. 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 Maanteeametiga. Kooskõlastamisel palume esitada meie kirjale vastava ülesehitusega ülevaade (näiteks tabelina) Maanteeameti 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)

Marten Leiten

juhataja

taristu teenuste osakond

Lisa: asjakohane teave Maanteeameti veebilehelt.

Maakonnaplaneeringuid täpsustavad riigimaanteede [teemaplaneeringud](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
(www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)

[Transpordi arengukava](#)

[Riigimaanteede teehoiukava](#) ja juhenddokumendid (www.mnt.ee/Tee/Teehoiukava ...)

Tolmuwabad katted kruusateedele: [objektid](#) aastateks 2017 - 2020

[Riigiteede liigid](#) (www.mnt.ee/Tee/Eesti_teedevork)

[Riiklik teeregister](#) (www.mnt.ee/Tee/Teeregister)

[Liiklussageduse statistika](#) (www.mnt.ee/Ametist/Statistika/Liiklussageduse ...)

[Liiklusloendus kergliiklusteedel](#) (www.mnt.ee/Tee/Liiklussagedus)

Välisõhus leviva müra vähendamise [tegevuskava](http://www.mnt.ee/Tee/Müra%20ja%20välisõhk/Välisõhus...) (www.mnt.ee/Tee/Müra ja välisõhk/Välisõhus ...)
Strateegiline [mürakaart](http://www.mnt.ee/Tee/Müra%20ja%20välisõhk/Müra/Strateegiline%20mürakaart) (www.mnt.ee/Tee/Müra ja välisõhk/Müra/Strateegiline mürakaart)
[Õhusaaste](http://www.mnt.ee/Tee/Müra%20ja%20välisõhk/Õhusaaste) (www.mnt.ee/Tee/Müra ja välisõhk/Õhusaaste)
Eesti loomaõnnetuste andmebaas ja [kaardirakendus](http://www.mnt.ee/Tee/Elusloodus) (www.mnt.ee/Tee /Elusloodus)
Käsiraamat „[Loomad ja liiklus Eestis](http://www.mnt.ee/Tee/Elusloodus/Käsiraamat...)“ (www.mnt.ee/Tee /Elusloodus/Käsiraamat ...)
[Seminari materjalid](http://www.mnt.ee/Tee/Elusloodus/Käsiraamat...) "Loomad ja maanteed" (12.05.2010)
Tee ehitus-, rekonstrueerimis- ja taastusremondi[objektid](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Tee%20ehitus...) (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Tee ehitus-...)
[Eelprojektid](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Eelprojektid) (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Eelprojektid)
Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“ Lisa
„Maanteede projekteerimismid“
https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/1070/8201/5014/MKM_m106_lisa.pdf
Üldplaneeringu koostamise juhise „Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks“:
https://planeerimine.ee/static/sites/2/uldplaneeringu_juhis_final.pdf
<https://www.mnt.ee/et/tee/eesti-teedevork>

Marek Lind
54501752 Marek.Lind@mnt.ee