



MAANTEEAMET

Rakvere Vallavalitsus
vallavalitsus@rakverevald.ee
Kooli 2
Sõmeru alevik, Rakvere vald, 44305,
Lääne-Viru maakond

Teie 19.09.2019 nr 7-1/1-10

Meie 21.10.2019 nr 15-2/18/50924-4

Ettepanekud Rakvere valla üldplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse koostamiseks

Olete pöördunud Maanteeameti poole, et saada teavet Rakvere valla haldusterritooriumil asuvate teede ja nende kaitsevööndite ulatuse ning muude Maanteeameti ülesannete täitmiseks vajalike maa-alade või objektide kohta, arvestamaks infoga üldplaneeringu koostamise võimalikult varajases etapis. Üldplaneering ja KSH on algatatud Rakvere Vallavolikogu 17.10.18 otsusega nr 59.

Vastavalt Teie soovile on Maanteeametil võimalik jagada Rakvere valla kohalike tervikteede kihti (lisa 1) ning WFS teenuse linki <https://teeregister.mnt.ee/290424/wfs>, kust saab vektorkujul andmeid teede jaotuse (riigi, kohalik, era), tee liikide, tee tüübi, katte andmete jne kohta.

Eelnevale lisaks esitab Maanteeamet planeerimisseadusele (PlanS), ehitusseadustikule (EhS) ja Maanteeameti põhimäärusele (PM) tuginedes ettepanekud üldplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse koostamiseks.

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

- 1.1. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringuga kavandatud teedevõrgustik - so riigiteede perspektiivsed trassid sh ristumiskohad, kogujateed jms.
- 1.2. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga „Lääne-Viru maakonna jalg- ja jalgrattateed“ kavandatud teedevõrgustik, sealhulgas seatud tingimused 1:1.
- 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.

Riigiteede kolm põhiliiki on põhi-, tugi- ja kõrvalmaantee. Igal põhiliigil on oma funktsioon ja need funktsioonid on leitud majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusest nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“ (<https://www.riigiteataja.ee/akt/128062015003?leiaKehitiv>). 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 projekteerimismid“ (edaspidi Normid).

Normidest nähtub, et nõuded kohaliku teedevõrgu ühendamiseks riigiteedega on klasside kaupa erinevad. Näiteks esimese klassi teel võib olla ainult üks parempöörtega ristumiskoht kahe eritasandilise ristmiku vahel, kuid kuuenda klassi teel võib neid olla vastavalt vajadusele. Meile teadaolevalt võib tulevikus muutuda Normides klassipõhine käsitus, mistõttu me ei pea täna otstarbekaks klassipõhist käsitlust üldplaneeringusse sisse viia. Soovime üldplaneeringute koostamise kontekstis kokku leppida suurema liiklussagedusega riigiteede ühise nimetuse: **Kokkuleppeliselt eristatakse üldplaneeringutes teistest teedest olulise liiklussagedusega teedena (edaspidi lühend OLT) riigiteed 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 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. Rakvere linna ning Sõmeru, Näpi, Lepna ja Uhtna alevikke 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 ning linliku keskkonna puudumise tõttu ning põhimaantee funktsioonist lähtuvalt teeme ettepaneku määrata järgnevatel riigitee lõikudel kaitsevööndi laiuseks 30 m äärmise sõiduraja välimisest servast arvatuna:
 - 2.2.1. Sõmeru alevikus riigitee nr 5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru km 182,94-184,591
 - 2.2.2. Rakvere linnas riigitee nr 5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru km 171,95-172,45 ning km 174,89-175,78
 - 2.2.3. Rakvere linnas riigitee nr 22 Rakvere – Väike-Maarja – Vägeva km 2,88-3,12
 - 2.2.4. Rakvere linnas riigitee nr 17189 Rakvere sissesõidutee km 0,0-0,833
 - 2.2.5. Rakvere linnas riigitee nr 1711 Kreutzwaldi ring km 0,0-0,062
 - 2.2.6. Rakvere linnas riigitee nr 1712 Tõrma ring km 0,0-0,061
 - 2.2.7. Uhtna alevikus riigitee nr 17157 Kunda mõis – Sämi km 11,08-14,80
 - 2.2.8. Lepna alevikus riigitee nr 17149 Rakvere – Jõepere km 3,60-5,60
 - 2.2.9. Näpi alevikus riigitee nr 17208 Näpi tee km 0,0-1,46Sõmeru alevikku läbiv riigitee nr 1 Tallinn – Narva on rahvusvaheline põhimaantee ning alevikku läbivas lõigus km 100,74-101,23 palume riigitee kaitsevööndi laiuseks määrata 50 m.

- 2.3. Juhul kui olemasolev hoonestusjoon jätkub väljaspool linna ja alevikke, kaalub Maanteeamet kohaliku omavalitsuse põhjendatud ettepaneku alusel EhS § 71 lõikest 2 tuleneva kaitsevööndi laiuse vähendamist.
 - 2.4. Peale planeeringu kehtestamist tuleb kaitsevööndi laiuseid kajastav ja määrav joonis esitada Maanteeametile GIS või CAD formaadis.
3. Planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste määramine:
- 3.1. EhS § 70 lg 2 kohaselt on keelatud riigitee kaitsevööndisse ehitada ehitusloakohustuslikke hooned. 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 liikluskeskonnas 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 igaühel 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. 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 e. tiiviku diameeter). Väikese kasutusega (alla 100 auto/ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teeomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektrituulikuid teele 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.
 - 3.6. Soovitame kaaluda tehnoloogilise vööndi kohapõhise määramise vajadust. Eelkõige jalg- ja jalgrattatee, avaliku tehnovõrk-rajatise või muu avaliku rajatise kavandamise korral.
 - 3.7. 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 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 tekstilises osas, 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 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, kohalikku 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 Maanteeametiga määrata perspektiivse ja olemasoleva suletava juurdepääsu asukoha vajadus avalikult kasutatavale teele.
- 4.3. Pendelliikluse vältimiseks on soovitatav 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. OLTle 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 seletuskirja kanda eelpool nimetatud kirjeldus.

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. Maanteeameti 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.

6. Mürakategooriate määramine

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. Ettepanekud KSH väljatöötamise kavatsusele:

- 7.1. KSH käigus hinnata riigiteede liiklusest tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, vibratsioon, visuaalne häiring, vms) elanikkonna heaolule 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 koostööst Maanteeametiga. Koostööstamise ajal 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)

Marek Lind

juhtivspetsialist

taristu teenuste osakond

Lisad:

1. Rakvere valla kohalike tervikteede kiht
2. Maanteeameti veebilehelt on leitav järgnev asjakohane teave:
Maakonnaplaneeringuid täpsustavad riigimaantee [teemaplaneeringud](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
(www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
[Transpordi arengukava](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
[Riigimaantee teehoiukava](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) ja juhenddokumendid (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
Tolmuvabad katted kruusateedele: [objektid](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) aastateks 2017 - 2020
[Riigiteede liigid](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
[Riiklik teeregister](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
[Liiklussageduse statistika](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
[Liiklusloendus kergliiklusteedel](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
Välisõhus leviva müra vähendamise [tegevuskava](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) (<https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/valisohk-leviva-mura...>)
Strateegiline [mürakaart](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) (<https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/...>)
Õhusaaste (<https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/ohusaaste>)
Eesti loomaõnnetuste andmebaas ja [kaardirakendus](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
Käsiraamat „[Loomad ja liiklus Eestis](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)“ (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud)
[Seminari materjalid](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Teemaplaneeringud) "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...](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Tee%20ehitus...))

[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 juhised „Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks”:

https://planeerimine.ee/static/sites/2/uldplaneeringu_juhis_final.pdf

<https://www.mnt.ee/et/tee/est-tee-devork>

Anni Luht

5090807 Anni.Luht@mnt.ee