



IDA-VIRU MAAVANEMA KORRALDUS

Jõhvi

17.04.2013 nr 1-1/2013/124

Maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“ kehtestamine

Maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“ objektiks on riigi üks põhimaanteedest, mis kuulub rahvusvahelisse Trans European Network Transport (TEN-T) teedevõrgustikku. Riigi põhimaanteena ühendab Tallinn-Narva põhimaantee pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, liiklussõlmede ja piiripunktiga. Teemaplaneeringu koostamise eesmärk on määrata Tallinn-Narva põhimaantee Jõhvi-Narva lõigu asukoht ning reserveerida tee ehitamiseks vajalik maaressurs, et parandada liiklusohutuse tingimusi maanteel ning tagada sujuv ja usaldusväärne ühendus erinevate sihtpunktide (rahvusvaheline ja riigisiseste linnade) vahel.

Teemaplaneeringuga luuakse eeldused liiklusohutuse parandamiseks ja sujuva ühenduse loomiseks, kuna praegune transpordiühendus Tallinn-Narva maantee Jõhvi-Narva lõigul ei võimalda tagada ohutut liiklemist liiklussageduse jätkuval suurenemisel, aeg-ruumi kokkusurumist ning rahvusvaheliste arenguvõimaluste kasutamist. Sujuv ja usaldusväärne transpordiühendus rahvusvahelistel suundadel mõjub positiivselt riigi konkurentsivõimele ning parandab keskuste (linnade) koostöö arengut, mis on keskuste võrguna toimimise eelduseks.

Teemaplaneering lähtub koostamise ajal kehtinud dokumentides – üleriigilises planeeringus “Eesti 2030+” ning Ida-Viru maakonna planeeringus toodud eesmärkidest.

Planeeringualaks on Jõhvi, Toila, Vaivara valla ning Sillamäe ja Kohtla-Järve linna territoorium, kus valiti I ja III klassi maanteele sobivaim trassi asukoht erinevaid trassi asukohtalternatiive kaaludes.

Alates Jõhvi 1. liiklussõlmest kuni Vaivara valla idapiirini (km 163,2-208,8) planeeritud I klassi maantee on 2+2 sõiduraja ja sõidusuundade vahelise eraldisribaga, kus I klassi maantee trassi koridori laius on 650 meetrit. Trassi koridoris paikneb 150 meetri laiune tee ja tee kaitsevööndi ala. Planeeritud on lahendused maantee I klassi nõuetele vastavusse viimiseks, sh trassi koridori paiknemine. Lisaks trassi koridori paiknemisele (asukoha määramisele) määratakse teemaplaneeringuga liiklussõlmede ja ristete asukohad ning jalg- ja jalgrattateede ja tunnelite ning kogujateede, bussipeatuste ning parklate, puhkekohtade ja teenindusjaamade orienteeruvad asukohad. Tulenevalt maakonnaplaneeringu täpsusastmest täpsustuvad eelnimetatud rajatiste asukohad, samuti eritasandiliste liiklussõlmede lahendused ja sellest tulenev maa-ala suurus tee-ehitusprojektiga. Hoonete asukohad täpsustatakse detailplaneeringuga ja detailplaneeringu kohustuseta alal projekteerimistingimustega ning ehitusprojekt koostatakse detailplaneeringu või projekteerimistingimuste alusel.

PRINTEX • 2013

Jõhvi idapoolne ümbersõit, Vodava-Riigiküla (Narva ümbersõit) trassi asukoht ning Sillamäe linna ümbersõitu olemasoleva teega siduv ühendustee planeeritud III klassi maantee on 1+1 sõidurajaga, kus III klassi maantee trassi koridori laius on 420 meetrit. Trassi koridoris paikneb 120 meetri laiune

tee ja tee kaitsevööndi ala. Planeeritud on lahendused maantee III klassi nõuetele vastavusse viimiseks, sh trassi koridori paiknemine. III klassi maantee puhul on valdavalt tegemist olemasoleva maantee remondi ja rekonstrueerimisega, mille käigus rekonstrueeritakse või rajatakse (uues asukohas) kaherealine sõidutee. Säilivad olemasolevad mahasõidud ja juurepääsud kinnistutele. Perspektiivsete kogujateede vajadus III klassi maantee puhul puudub.

Maantee trassi asukoha valikul lähtuti põhimõttest, et olemasolev hoonestus säiliks ning seejärel välditi (kui vähegi võimalik) hoonete jäämist teekaitsevööndisse. Lisaks tehnilistele parameetritele (vastavalt kehtivale normdokumendile „Tee projekteerimise normid ja nõuded” peab maantee vastama teatud tehnilistele parameetritele) ja olemasoleva hoonestuse paiknemisele on maantee trassi asukoha valikul arvestatud kehtivate keskkonnapiirangutega, olemasolevate maardlate ja muinsuskaitse all olevad objektide paiknemise, inimestele oluliste sihtkohtade ja liikumissuundadega ning kehtestatud detailplaneeringute lahendustega.

Müra- ja saastetundlike objektide (elamud, üldkasutatavad hooned vms) kaitseks on ette nähtud meetmed (teemaplaneeringu üldistusastet arvestades) maanteelt kulgeva kahjuliku mõju vähendamiseks – määratud on konfliktalad maantee trassil, kus elamute ja üldkasutatavate hoonete alal võib maanteel kulgevast liiklusest tulenevalt mürakoormus põhjustada lubatust kõrgemat mürataset. Tee-ehitusprojekti ja KMH raames viiakse konfliktalade ulatuses läbi detailsemad analüüsid (müra modelleerimine) täpsustamaks müratõkkerajatiste täpseid asukohti ja lahendusi.

Teemaplaneeringu koostamisel on arvesse võetud riigi ja kohaliku omavalitsuse ruumilise arengu vajadused lähtuvalt majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalistest suundumustest ja vajadustest. Teemaplaneeringu koostamise käigus koostati järgmised uuringud ja analüüsid: liiklusuuring, liiklusohutuse analüüs, tulemuslikkuse analüüs, maantee ja sellel olevate rajatiste seisukorra hindamise aruanne, geoloogiline uuring (*koondab geoloogilised ja hüdrogeoloogilised uuringud Tallinn-Narva maantee vaadeldaval lõigul*) ning tasuvusanalüüs. Teemaplaneeringu elluviimisega kaasnevat olulisi keskkonnamõjusid, võimalikke alternatiivseid lahendusi ning kavandatud negatiivsete mõjude leevendamise meetmed on hinnatud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) käigus. Teemaplaneeringu koostamise käigus koostatud uuringud ja KSH tulemused on aluseks planeeringulahendusele. KSH aruandes toodud leevendavate meetmed kuuluvad arvestamisele üld- ja detailplaneeringute ja tee-ehitusprojektide koostamisel. Keskkonnaameti Viru regiooni juhataja oma 10.07.2012 kirjaga nr V 6-8/12/49464-8 kiitis heaks Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande.

Teemaplaneeringu puhul on tegemist erisusega (joonobjekti planeering), mis tähendab, et maantee rajamiseks üld- ja detailplaneeringuid reeglina enam koostama ei pea. Vastavalt planeerimisseaduse § 29¹ lõigetele 5 ja 6 kantakse pärast joonehitise (käesoleval juhul maantee) asukohavaliku maakonnaplaneeringu kehtestamist joonehitise asukoht ja maakonnaplaneeringuga kindlaks määratud maa- ja veealade üldised kasutamistingimused vastavasse varem kehtestatud üldplaneeringusse 30 päeva jooksul maakonnaplaneeringu kehtestamisest arvates. Maantee asukoha kandmisega kohaliku omavalitsuse üldplaneeringusse loetakse tee ja teekaitsevööndi ala juhtotstarbeks transpordi- või liiklusmaa. Kui joonobjekti asukoht on määratud maakonnaplaneeringuga, toimub joonehitise projekti koostamine kehtestatud maakonnaplaneeringu alusel. Kui joonobjekti juurde kuulub selle kasutamisega seotud hoonete ja rajatiste kogum, koostatakse selle ehitamise aluseks vajalik detailplaneering maakonnaplaneeringu alusel.

Teemaplaneeringu alusel koostatakse järgmise etapina maantee tee-ehitusprojekt, millega määratakse täpne maa-ala tee ja teedevõrgu toimimiseks vajalike rajatiste rajamiseks. Tee-ehitusprojekti koosseisu kuulub ühe osana krundijaotuskava. Selles määratakse tee-ehitustööde ja edasise teehooldusega arvestav tehniliselt vajalik teemaa, mille ulatuses nähakse ette maa võõrandamine ja sellel maal paiknevate

hoonete ning rajatiste likvideerimise vajadus. Maanteede ehitamiseks vajalike maade omandamine toimub vastavalt Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud teehoiukavale Maanteeameti poolt kinnitatud teeseaduse §-le 19 vastava tee-ehitusprojekti alusel. Pärast vastava teelõigu või objekti teehoiukavasse võtmist ning selle realiseerimiseks vajalike rahade eraldamist alustab Maanteeamet maade võõrandamise menetlust.

Kuni teemaplaneeringu elluviimiseni võib jätkuda olemasolev maakasutus vastavalt senisele sihtotstarbele. Üldplaneeringute või trassi koridoris detailplaneeringute koostamisel või projekteerimistingimuste väljastamisel arvestatakse teemaplaneeringutega määratud trassi koridori ja teedevõrgu toimimiseks vajalike rajatiste asukoha ning teemaplaneeringuga seatud maa-alade kasutamise- ja ehitustingimusi.

Teemaplaneering koosneb seletuskirjast ja joonistest (koondkaart mõõtkavas 1:100 000 ning täpsemat lahendust kirjeldavad kaardid omavalitsuste lõikes, mis on lahenduse üldplaneeringutesse kandmise aluseks), teemaplaneeringu protsessi ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandest ning menetlusedokumentatsioonist lisade köitena ja uuringute aruannetest.

Teemaplaneeringu koostamise protsessi läbiviimiseks ning sisuliste otsuste vastuvõtmiseks moodustati juhtrühm, kuhu kuulusid Ida-Viru Maavalitsuse, Maanteeameti, Ida Regionaalse Maanteeameti ja konsultandi (OÜ Hendrikson&Ko, OÜ Reaalprojekt) esindajad. Koostöö ja erinevaid osapooli rahuldava lahenduse väljatöötamise eesmärgil kaasati juhtrühma töösse kohalike omavalitsuste ning ametkondade (Maa-amet, Keskkonnaamet) esindajad.

Teemaplaneeringu koostamine on toimunud tihedas koostöös avalikkusega. Lähteseisukohtade, keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi ja teemaplaneeringu eskiislahenduse tutvustamiseks korraldati avalikke väljapanekuid ja arutelusid. Avalikest väljapanekutest ja arutelude toimumisest teavitati maakonnalehes „Põhjarannik“, maavalitsuse veebilehel ning teemaplaneeringu portaalis. Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikustamine toimus ajavahemikul oktoober-november 2009 planeeringuala kohalikes omavalitsustes ja maavalitsuses. Avalikustamise järgne avalik arutelu toimus 17.11.2009 Ida-Viru Maavalitsuses. Täiendav avalik arutelu korraldati võrreldavate trassivariantide võrdlustulemuste tutvustamiseks, mis toimus 13.04.2010 Ida-Viru Maavalitsuses. Teemaplaneeringu eskiislahenduse tutvustamiseks korraldati avalikud arutelud 03.09.2010 Ida-Viru Maavalitsuses ning 07.09.2010 Sillamäe Linnavalitsuses ja Vaivara Vallavalitsuses.

Ajavahemikul detsember 2010 kuni jaanuar 2012 toimus teemaplaneeringu kooskõlastamine kohalike omavalitsuste ja ametkondadega. Teemaplaneering esitati kooskõlastamiseks järgmistele kohalikele omavalitsustele ja ametkondadele: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Keskkonnaministeerium, Kultuuriministeerium, Keskkonnaameti Viru regioon, Toila Vallavalitsus, Sillamäe Linnavalitsus, Vaivara Vallavalitsus, Jõhvi Vallavalitsus, Narva Linnavalitsus, Narva-Jõesuu Linnavalitsus, Kohtla-Järve Linnavalitsus, Jõgeva Maavalitsus, Lääne-Viru Maavalitsus, AS Eesti kaevandused.

Regionaalminister määras 16.12.2010 kirjaga nr 13-2/10-1 teiste kohalike omavalitsuste või riigiasutuste kooskõlastuste vajaduse järgmiselt: Maanteeamet, Terviseameti Ida talitus, Ida-Eesti Päästkeskus.

Teemaplaneeringu kooskõlastasid märkusteta: Toila Vallavalitsus, Narva-Jõesuu Linnavalitsus, Kohtla-Järve Linnavalitsus, Jõgeva Maavalitsus, Lääne-Viru Maavalitsus, AS Eesti kaevandus, Terviseameti Ida talitus, Ida-Eesti Päästkeskus.

Teemaplaneeringu kooskõlastas märkuste või tingimustega: Keskkonnaministeerium, Keskkonnaameti Viru regioon, Sillamäe Linnavalitsus, Vaivara Vallavalitsus, Narva Linnavalitsus, Jõhvi Vallavalitsus.

Jõhvi Vallavalitsus esitas teemaplaneeringu kooskõlastamise etapis 27.01.2011 kirjaga nr 7-1.3/5981-4 Jõhvi Vallavolikogu 27.01.2011 mittekooskõlastava otsuse nr 89. Ida-Viru Maavalitsus arvestades põhjendatud ettepanekuid ja märkusi, korrigeeris teemaplaneeringu lahendust ning esitas teemaplaneeringu täiendavalt kooskõlastamiseks. Jõhvi vald kooskõlastas teemaplaneeringu 17.06.2011 kirjaga nr 7-1.3/5981-9.

Vastavalt planeerimisseaduse § 17 lõikele 5, kui kooskõlastuse taotlusele ei ole kooskõlastaja vastanud ühe kuu jooksul taotluse kättesaamise päevast arvates, arvestab planeeringu koostaja, et kooskõlastajal ei ole planeeringu kohta ettepanekuid ega vastuväiteid. Tuginedes planeerimisseaduse §17 lõikele 5 luges Ida-Viru Maavalitsus teemaplaneeringu Kultuuriministeeriumiga kooskõlastatuks.

Vastavalt planeerimisseaduse § 17 lõikele 4, kui kooskõlastamisel ei viidata vastuolule seaduse või seaduse alusel kehtestatud õigusakti või kehtestatud planeeringuga, loetakse planeering kooskõlastatuks, vaatamata planeeringu kohta esitatud teistele ettepanekutele ja vastuväidetele. Tuginedes planeerimisseaduse § 17 lõikele 4 luges Ida-Viru Maavalitsus teemaplaneeringu Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Maanteeametiga kooskõlastatuks.

Planeeringu kooskõlastamise käigus ei ole Maanteeamet maakonnaplaneeringu teemaplaneeringut kooskõlastanud, viidates Ida-Viru Maavalitsuse ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vahelisele kirjavahetusele. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium põhjendab 25.02.2011 oma kirjas nr 18-1/10-00306/107 kooskõlastamisest keeldumist sellega, et ministeerium ei ole saanud Maanteeameti poolt püstitatud lähteülesandele vastavalt tööd. Maanteeamet ei ole omakorda planeeringut kooskõlastanud, viidates Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kirjas toodud märkustele. Ida-Viru Maavalitsus on andnud 16.03.2011 kirjas nr 1.2-38/5585-6 ja 24.03.2011 kirjas nr 1.2-38/5585-7 omapoolsed selgitused Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile lepingu täitmise ja planeeringu lahenduse osas. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium oma vastuskirjas 20.04.2011 nr 18-1/10-00306/112 ei pea mõistlikuks kehtestada planeeringut, mida ei ole võimalik etapiviisiliselt ellu viia. Ida-Viru Maavalitsus on 07.07.2011 kirjaga nr 1.2-38/5585-9 küsinud Maanteeametilt uuesti maakonnaplaneeringule kooskõlastust. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on vastanud maavalitsusele 20.07.2011 kirjaga nr 18-1/10-00306/120, paludes eemaldada planeeringu seletuskirjast viited, mis välistavad investeringud olemasoleva riigimaantee arendusse. Samasisulise kirja on maavalitsusele saatnud ka Maanteeamet 29.07.2011. Ida-Viru Maavalitsus on 05.10.2011 kirjas nr 1.2-38/3230-2 esitanud väljavõtte planeeringu seletuskirjast eemaldatud teksti lõikude osas. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on 04.11.2011 kirjaga nr 18-1/10-00306/123 esitanud nõude, et Sillamäe linna territooriumil tuleb ette näha eritasandilise ristmiku rajamiseks vajalik maa-ala olemasoleva maantee ristumisel Sillamäe sadama raudteega ja jalakäijate eritasandilise ristmiku rajamiseks olemasoleval riigimaanteel. Ida-Viru Maavalitsus vastas 02.12.2011 kirjaga nr 1.2-38/3230-5, et on kaalunud ministeeriumi ettepanekuid koostöös Sillamäe Linnavalitsusega. Maavalitsus on seisukohal, et planeeringulahendus ei sea takistusi rakendamaks liiklusohutuse meetmeid olemasoleval maanteel. Liiklusohutuse meetmete rakendamist toetab ka kehtiv Sillamäe üldplaneering. Ühtlasi andis maavanem ülevaate seletuskirjas tehtud korrektiivide kohta, tulenevalt ministeeriumi poolt tehtud ettepanekutest. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium viitab 29.12.2011 kirjas nr 18-1/10-00306/126 lepingu lähteülesandele, mille kohaselt nõutakse Sillamäe ümbersõidu lahendust lähiaastateks.

Ida-Viru maavanem teavitas 27.01.2012 kirjaga nr 12-2/1024-1 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumit, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ei ole oma kirjades viidanud planeeringu mittevastavusele õigusaktidele. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium vastas 28.03.2012 kirjaga nr 18-1/10-00306/131, et kooskõlastamata jätmise põhjuseks on töö mittevastavus teemaplaneeringu koostamise aluseks olevale kokkuleppele Ida-Viru Maavalitsuse ja Maanteeameti vahel. Kuna Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ei ole oma kirjas viidanud

planeeringu vastuolule kehtivate õigusaktidega, vaid andnud hinnangu Maanteeameti ja Ida-Viru Maavalitsuse vahel sõlmitud lepingu täitmisele ning Ida-Viru Maavalitsus on võimalusel arvestanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ettepanekuid, luges Ida-Viru Maavalitsus planeeringu kooskõlastatuks. Samale seisukohale on asunud ka Siseministeerium teemaplaneeringu järelevalve menetluse käigus - tuleb lugeda planeering kooskõlastatuks tulenevalt planeerimisseaduse § 17 lõikest 4.

Koostöö eesmärgil teavitas Ida-Viru Maavalitsus teemaplaneeringu planeerimisettepaneku valmimisest ning kooskõlastusringile suunamisest järgmisi ametkondi ja võrguettevõtjaid: Maanteeameti Ida Regioon, Riigimetsa Majandamise Keskus, AS Elion, AS Eesti Energia, Maa-amet, Põllumajandusamet, AS Eesti Gaas. Kõigil ametkondadel ja võrguettevõtjatel oli võimalus tutvuda teemaplaneeringu materjalide ja planeeringulahendusega ning esitada omapoolsed seisukohad teemaplaneeringu lahenduse osas. Koostöökirjadele vastasid Riigimetsa Majandamise Keskus, Maa-amet ja AS Eesti Gaas.

Kooskõlastajate ja ametkondade (keda teavitati koostöö eesmärgil) poolt põhjendatud ettepanekuid ja märkusi arvestades korrigeeris planeeringu koostaja teemaplaneeringu lahendust.

Ida-Viru maavanema võttis 23.01.2012.a korraldusega nr 1-1/17 vastu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu ning korraldas teemaplaneeringu ja teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avaliku väljapaneku. Avalik väljapanek toimus ajavahemikul 01.03.-29.03.2012 Ida-Viru maavalitsuses ning planeeringuala kohalikes omavalitsustes. Avaliku väljapaneku tulemusi tutvustav avalik arutelu toimus 3.05.2012 Ida-Viru Maavalitsuses ning Sillamäe Eesti Põhikoolis. Eelnev planeeringulahendust tutvustav avalik arutelu korraldati 12.03.2012 Sillamäe linnas Sillamäe Eesti Põhikoolis. Teemaplaneeringu materjalidega oli avaliku väljapaneku käigus võimalik tutvuda ka teemaplaneeringu portaalis ning Ida-Viru maavalitsuse veebilehel.

Teemaplaneeringu vastuvõtmisest ning teemaplaneeringu ja KSH aruande avalikust väljapanekust teavitati maakonnalehes „Põhjarannik“, teemaplaneeringu portaalis ja Ida-Viru Maavalitsuse veebilehel. Teemaplaneeringu ja KSH aruande avalikust väljapanekust ning avaliku arutelu toimumise aja ja koha teatas maavanem tähtkirjaga trassikoridori kontaktsooni jäävate kinnisasjade omanikele ning planeeringuala kohalikele omavalitsustele ja ametkondadele, kellega planeering kooskõlastati või tehti koostööd.

Avalikul väljapanekul esitati kokku 23 kirja ettepanekute, küsimuste ja vastuväidetega. Avaliku väljapaneku käigus jäi Ida-Viru Maavalitsusel esitatud ettepanekute/vastuväidete osas kokkulepe saavutamata järgmiste isikute ja ametkondadega: Sillamäe Linnavalitsus, Vaivara Vallavalitsus, Jõhvi Vallavalitsus, Klarian Arenduse OÜ, OÜ Tobermory, Aiandusühistu Sillamäe Sputnik, Sillamäe Korteriomanike Ühing, Aleksandr Bõstrjak, Tamara Jakuševa, Kalmer Markov ja Andrey Gorbunov. Valdavalt ei olnud nad nõus planeeritud trassi koridori ning Sillamäe ühendustee asukohaga. Maavanem oli seisukohal, et erinevate alternatiivide kaalumise, tasuvusarvutuse, KSH aruande, erinevate ametkondade, kohalike omavalitsuste seisukohtade lõpptulemusena valminud teemaplaneeringu lahendus riivab kõige vähem maaomanike ja piirkonna elanike huve ja planeeringuala elanike igapäeva elukorraldust.

Siseministeerium pöördus vastuväidete esitajate poole ajavahemikus 14.-28.09.2012 paludes informatsiooni, kas vastuväite esitajale on maavalitsuse selgitused piisavad ning kas nad loobuvad avaliku väljapaneku käigus esitatud vastuväitest või mitte. Jõhvi Vallavalitsus, Sillamäe Korteriomanike Ühing, Klarian Arenduse OÜ, OÜ Tobermory, Kalmer Markov ja Andrey Gorbunov on vastanud, et nad jäävad planeeringu avaliku väljapaneku käigus esitatud vastuväidete juurde. Teised vastuväidete esitajad ministeeriumi järelepärimisele ei vastanud.

18.09.2012 toimus Sillamäe Linnavalitsuse, Maanteeameti ja Ida-Viru Maavalitsuse esindajate ärakuulamine Siseministeriumis. Ärakuulamise eesmärk oli leida lahendus olemasoleva Tallinn-Narva mnt Sillamäe linna läbiva lõigu liiklusohutuse tagamiseks kuni maakonnaplaneeringu kohase Sillamäe ümbersõidu välja arendamiseni (Sillamäe Linnavalitsuse vastuväide 27.03.2012 ja Maanteeameti ettepanek 29.03.2012).

Pooled jõudsid ühisele seisukohale, et olemasolev Tallinn-Narva mnt Sillamäe linna läbiva lõigu osas tuleb tagada liiklusohutus ning piirkonna teedevõrgu toimimisega seotud küsimused on vaja lahendada ka enne Sillamäe ümbersõidu realiseerimist, kuna ümbersõidu elluviimine on pikaajaline protsess. Arutelu käigus jõudsid osapooled kokkuleppele, et Sillamäe linna sisese maantee liiklusohutusega seonduvad küsimused (jalg- ja jalgrattateed, ristmikud, raudteeülesõidukohad) lahendatakse Sillamäe Volikogu 19.06.2012 otsusega nr 114 algatatud Sillamäe territooriumil kulgeva Tallinn-Narva maanteelõigu detailplaneeringu koostamise käigus.

Siseministerium on kontrollinud järelevalve käigus läbi viidud menetlustoiminguid ja jõudnud järeldusele, et menetlustoimingud on läbi viidud vastavalt planeerimisseaduses sätestatud nõuetele. Planeeringu avalikustamise käigus on isikud esitanud mitmeid ettepanekuid ja vastuväiteid. Paljusid ettepanekuid ja vastuväiteid on planeeringu koostaja arvestanud ning korrigeeritud sellest tulenevalt teemaplaneeringu lahendust.

Järelevalve käigus käsitleti vaid neid vastuväiteid, mis ei ole planeeringu koostamise käigus lahendust leidnud. Nende osas asus Siseministerium järgmistele seisukohtadele:

1. Vaivara Vallavalitsuse vastuväite (Vaivara Vallavalitsus eelistas trassi alternatiivi 8D, millega ei arvestatud) osas nõustub Siseministerium Ida-Viru Maavalitsuse selgitusega trassi valiku eelistuses Vodava-Riigiküla lõigus. Planeeringu seletuskirja punktis 3.10 on esitatud argumenteeritud kaalutlused trassi koridori variantide võrdlustele.
2. Jõhvi Vallavalitsuse vastuväite (vallavalitsuse hinnangul ei ole maavalitsus täitnud planeeringu algatamisel ja avalikustamisel kõiki planeerimisseadusest tulenevaid nõudeid ning teeb ettepaneku planeering uuesti avalikustada) osas asus Siseministerium seisukohale, et on täidetud planeerimisseaduse § 11 lg 3 nõue. Informatsioon maakonnaplaneeringu algatamise, vastuvõtmise ja avalikustamise kohta on avaldatud ka maakonnalehes „Põhjarannik“, millega on täidetud ka PlanS § 11 lg 2 punktis 2 sätestatud nõue. Lähtudes eeltoodust on Siseministerium seisukohal, et planeeringu algatamisest teavitamisel on järgitud planeerimisseaduse nõudeid.
3. Sillamäe Linnavalitsuse, Aiandusühistu Sillamäe Sputnik ja Sillamäe Korteriomanike Ühing ning Aleksandr Bõstrjak ja Tamara Jakuševa on esitanud samasisulise väite, mis puudutab Sillamäe ümbersõidu ja olemasoleva tee ühendustee asukohta (lisaks on Sillamäe Linnavalitsus esitanud ettepaneku viia teemaplaneeringu koosseisust välja rekonstrueerimislahendused Sillamäe linna läbival olemasoleval maanteetrassil). Sillamäe Linnavalitsuse, Aiandusühistu Sillamäe Sputnik, Sillamäe Korteriomanike Ühingu, Aleksandr Bõstrjaki ja Tamara Jakuševa vastuväidete osas leiab regionaalminister, et ühendustee asukoha määramisel on Ida-Viru Maavalitsus toiminud õiguspäraselt – on kaalutud teisi võimalusi ning erinevaid huve. Valitud ühendustee asukoha kasuks räägib ka asjaolu, et kehtiva Sillamäe linna üldplaneeringu kohaselt on kavandatava tee asukoht määratud jäätmaaks. Seisuga 05.02.2013 on Maa-ameti geoportaali kohaselt tegemist reformimata riigimaaga. Kuna ümbersõidutee rajamise eesmärgiks on suunata transiitliiklus Sillamäe linnast välja, siis üldine keskkonnaseisund piirkonnas jääb kas samale tasemele või paraneb. Lisaks eelnevale on maakonnaplaneeringu kaardil garaazide ja aiandusühistu vaheline ala märgitud kui konfliktiala, mille ulatuses tuleb täpsustada müratõkkerajatiste asukohad.
4. Klarian Arenduse OÜ on avaliku väljapaneku käigus esitanud vastuväite planeeringule, kuna tema hinnangul kahjustab Sillamäe ümbersõit Sõtke Tööstuspargi kinnistuomanike ja arendaja huve ning vähendab oluliselt planeeringualal asuvate kinnistute väärtust, tekitades kinnistuomanikele ulatusliku kahju. Andrey Gorbunov on esitanud vastuväite, kuna kavandatava

maanteega kaob tema hinnangul juurdepääs tema kinnistule. Andrey Gorbunovi ja Klarian Arenduse OÜ vastuväite osas asub Siseministerium seisukohale, et planeeringuga tagatakse mõlematele isikutele juurdepääs nende kinnistutele. Planeeringu seletuskirja punktis 4.4.1 käsitletakse planeeringuga kavandatavaid eritasandilisi ristmikke. Teemaplaneeringuga on muuhulgas kavandatud Vaivara liiklussõlm (kilomeetrit 185) ja Perjatsi liiklussõlm (kilomeetrit 188). Nende eritasandiliste ristmike kaudu on kavandatud ka juurdepääsud Sõtke tööstuspargile ja Andrey Gorbunov kinnistule. Lähtudes eeltoodust ei ole Andrey Gorbunovi ja Klarian Arenduse OÜ vastuväited põhjendatud.

5. Kalmer Markov on esitanud planeeringule vastuväite, kuna tema hinnangul planeeringulahendus halvendab juurdepääsu tema kinnistutele võrreldes käesoleva olukorraga ning kinnistute majandamine ja juurdepääs on seetõttu takistatud. Vastuväite esitaja jäi seisukohale, et kuna maantee on juba olemas, puudub igasugune avalik huvi uue trassikoridori kavandamiseks. Planeeringust nähtub, et Kalmer Markovi kinnistute majandamiseks on juurdepääs võimaldatud Konju riste kaudu. Planeeringu seletuskirja punktis 4.4.5 sätestatakse, et Konju riste väljaehitamise ja Lõuna Vaivina raudteeületuskoha sulgemisega samaaegselt tuleb rekonstrueerida raudteest lõunas asuv teedevõrk maaüksustele juurdepääsu tagamiseks. Lähtudes eeltoodust asub Siseministerium seisukohale, et Kalmer Markovi vastuväide ei ole põhjendatud.
6. OÜ Tobermory on avaliku väljapaneku käigus esitanud planeeringule järgmised ettepanekud ja vastuväited:
 - a. Tähistada teemaplaneeringus Olgina alevikus asuvalt Põllulille kinnistult planeeritavale Tallinn-Narva kiireteele vajalik maha- ja pealesõit kogujatee lõikudega või töötada välja muu nõuetekohane lahendus (ringristmik vms), mis tagaks Põllulille kinnistu reaalse ja sujuva ühendamise Tallinn-Narva planeeritava kiirteega (arvestades OÜ Tobermory soovi Põllulille kinnistule teenindusjaam rajada).
 - b. Kaaluda ja analüüsida täiendavalt teemaplaneeringus märgitud Laagna külas kilomeetrit 198 ja Riigiküla külas asuvate väidetavalt perspektiivsete tanklate ja teenindusjaamade asukohtade sobivust.

Maavalitsus jäi oma 19.04.2012 kirjas nr 12-2/2086-2 seisukohale, et Põllulille kinnistule parempöördega maha- ja pealesõidu kavandamine teemaplaneeringuga ei ole liiklusohutuse seisukohalt vastuvõetav. Sellele on viidanud ka Maanteeameti Ida regioon oma 15.12.11 kirjas nr 15-2/11-00369/061. Ühtlasi ei pea maavalitsus põhjendatuks täiendavalt analüüsida perspektiivsete tanklate ja teenindusjaamade asukohtade sobivust, kuna seletuskirja kohaselt on tanklate ja teenindusjaamade asukohad orienteeruvad. Täiendavate teenindusjaamade rajamine on võimalik, kui need vastavad I klassi maantee liiklusohutuse nõuetele.

19.12.2012 toimus Siseministeriumis OÜ Tobermory ärakuulamine, kus osalesid OÜ Tobermory, Maanteeameti ja Ida-Viru Maavalitsuse esindajad. Vastuväite sisuks oli OÜ Tobermory soov rajada tema omandis olevale Põllulille kinnistule planeeritava maantee teenindamiseks tankla/teenindusjaam, kuid planeeritavalt maanteelt ei ole planeeringuga teenindusjaamale juurdepääsu ette nähtud. Maavalitsuse seisukoht oli, et juurdepääsu kavandamine maanteelt ei ole vastavuses I klassi tee projekteerimisnõuetega, kuigi linna lähivööndis on lubatud Teede- ja sideministri 28.09.1999 määrusega „Tee projekteerimise normid ja nõuded“ parempöördega maha- ja pealesõite ristmikule lähemal kui 1 km.

Siseministerium leiab, et kuna teemaplaneeringu üheks ülesandeks on ka tanklate asukoha määramine (seletuskirja ptk 4), siis tuleb teemaplaneeringus tanklate asukoha määramisel järgida ka määruse nõudeid. Määruse p 7.6 reguleerib nõudeid teenindusjaamadele ja tanklatele. Selle punkti lõike 9 järgi tuleb kiirteedel ja I klassi maanteedel kavandada eraldi sisse- ja väljasõiduga ühte liiklussuunda teenindav teenindusjaam. Eeltoodu tähendab, et kui planeeringuga on teenindusjaam või tankla ette nähtud, siis peab sellele olema tagatud ka juurdepääs maanteelt. Sellele asjaolule ei ole maavalitsus ega Maanteeamet tähelepanu pööranud.

Teemaplaneeringu kaardimaterjalist ja Ida-Viru Maavalitsuse ning OÜ Tobermory kirjavahetusest nähtub, et üks tanklatest on kavandatud Põllulille kinnistule. Ka juhul, kui tankla asukoht on indikatiivne, peab sellisel juhul planeeringus olema märgitud ka maanteelt mahasõidu ja pealesõidu võimalus.

Siseministeeriumi seisukohta arvestades korrigeeris planeeringu koostaja teemaplaneeringu lahendust, märkides planeeringu joonisel maanteelt mahasõidu ja pealesõidu võimaluse ning täiendades seletuskirja ptk 4.4.7 järgmiselt:

Teenindusjaam ja selle sissesõit peavad olema piki teed piisavalt kaugelt nähtavad, et teenindusjaama siirduva sõiduki juht suudaks aegsasti vähendada kiirust ja läbivliikluse juhid näeksid teenindusjaamast väljuvaid sõidukeid.

Teemaplaneeringus näidatud perspektiivsete tanklate ja teenindusjaamade asukohad on indikatiivsed ja ei ole seotud konkreetsete kinnistutega (asukohad tähistavad maakonnaplaneeringu üldistusastmest tulenevalt piirkondi, kuhu jätkuprojektiga võib kaaluda tankla või teenindusjaama rajamist). Teemaplaneeringus näidatud teenindusjaamadele juurdepääsuks on kavandatud eraldi sissesõidu ja sealt väljasõidu tee (mahasõit), mis ei ole ette nähtud kinnistut läbiva liikluse teenindamiseks.

Tingimusega, et planeeringus näidatud teenindusjaama sissesõidu ja sealt väljasõidu teed on kavandatud üksnes teenindusjaama tarbeks ning ei ole ette nähtud kinnistut läbiva liikluse teenindamiseks, tuleb arvestada teenindusjaama kavandamiseks koostatava detailplaneeringu lähteülesandes või projekteerimistingimustes.

Siseministeerium tegi planeeringu järelevalve käigus ettepaneku seletuskirja täpsustada järgnevalt:

1. Teeme ettepaneku seletuskirja osa „Maade kasutamise- ja ehitamistingimused teemaplaneeringuga määratud tee ja teekaitsevööndi alas“ sõnastada alljärgnevalt: „Planeeringuga kavandatav maantee koos kõigi tee ehitamiseks ja kasutamiseks vajalike rajatistega tuleb üldjuhul ehitada planeeringu tee ja teekaitsevööndi alale. Planeeringu kehtestamise järgselt tuleb tee ja teekaitsevööndi alas planeerimis- ja ehitustegevuse puhul arvestada maantee rajamisega ja sellega, et maantee asukoha kandmisega kohaliku omavalitsuse üldplaneeringusse loetakse tee ja teekaitsevööndi ala juhtotstarbeks transpordi- või liiklusmaa. Arvestades planeeringust ja õigusaktidest tulenevaid piiranguid, võib kavandatava tee ja tee kaitsevööndis ehitada uusi hooneid või rajatisi ning rajada istandikke üksnes Maanteeameti nõusolekul. Lähtetingimused Maanteeametilt tuleb küsida enne detailplaneeringu algatamist ja projekteerimistingimuste väljastamist. Samuti tuleb tegevuste kavandamisel tee ja tee kaitsevööndi alas arvestada teeseaduse §-dega 13 ja 36.“
2. Tehnilise infrastruktuuri peatükis 4.4.10 on sätestatud tingimus, mille kohaselt on tuuleparkide ja tuulikute paigutamisel vajalik koostada visuaalsete mõjude hinnang kahe kilomeetri ulatuses. Selline hinnang võib liiklusohutuse seisukohalt olla vajalik, kuid eeltoodud tingimust (kahe kilomeetri nõuet) tuleb planeeringu seletuskirjas täiendavalt põhjendada.
3. Teeme ettepaneku sõnastada ptk 6 alljärgnevalt: „Kui ruumilistest ja ehitusgeoloogilistest tingimustest ning nende alusel koostatud teeprojektist selgub, et maantee telg kaldub käesolevas teemaplaneeringus toodud teljest kõrvale nii, et see ei välju maantee ja teekaitsevööndi alast, loetakse selline muudatus kooskõlas olevaks antud teemaplaneeringuga ning muutuse tegemiseks puudub vajadus uue planeeringu koostamiseks.“
4. Teeme ettepaneku seletuskirjas täpsustada, et hoonete asukohad täpsustatakse detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel detailplaneeringuga ja detailplaneeringu koostamise kohustusega

alal projekteerimistingimustega ning ehitusprojekt koostatakse detailplaneeringu või projekteerimistingimuste alusel.

Ida-Viru maavanem kaalus põhjalikult esitatud ettepanekuid ning asus seisukohale, et ettepanekud on põhjendatud ning korrigeeris teemaplaneeringu seletuskirja eeltoodud ettepanekuid arvestades.

Regionaalminister andis teemaplaneeringule heakskiidu 10.04.2013 kirjaga nr 13-2/4-2 ning tegi ettepaneku teemaplaneering kehtestada.

Võttes aluseks Vabariigi Valitsuse seaduse § 84 p 1, p 2, p 6, § 87, planeerimisseaduse § 1, § 17 lg 2 pl, § 23 lg 1 pl, § 23 lg 6, § 24 lg 2, § 29¹, Ida-Viru maavanema 29.07.2008.a, korralduse nr. 226 "Maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu algatamine", Ida-Viru maavanema 23.01.2012.a. korralduse nr. 1-1/17 Maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu "E20/T1 Tallinn-Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi-Narva lõigus ja Vodava-Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" vastuvõtmine ja avalikule väljapanekule esitamine, Siseministeeriumi 10.04.2013 kirjaga nr 13-2/4-2 „Ida-Viru maakonnaplaneeringu heakskiitmine“, edastatud ettepaneku planeeringu kehtestamiseks ja lähtuvalt ülaltoodud kaalutlustest, teen

korralduse:

1. Kehtestada Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering "E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine" alates 18.04.2013.a.
2. Teatada käesoleva korralduse p. 1 nimetatud teemaplaneeringu kehtestamisest ajalehtede "Põhjarannik" ja "Postimees" vastavalt planeerimisseaduse § 25 lg 2.
3. Saata käesoleva korralduse p. 1 nimetatud teemaplaneeringu kehtestamise korraldus ja planeeringu planeeringuala kohalikele omavalitsustele ning Siseministeeriumile tulenevalt planeerimisseaduse § 25 lg 3.
4. Arengu- ja planeeringuosakonnal korraldada teemaplaneeringu ja sellega seonduva andmebaasi üleandmine planeeringuala kohalikele omavalitsustele.
5. Kohalikel omavalitsustel tagada kehtestatud planeeringu järgimine ja elluviimine vastavalt planeerimisseaduse § 4 lg 2 p3 ja § 29¹ lg5.
6. Säilitada teemaplaneeringu arengu- ja planeeringuosakonnas.
7. Käesoleva korralduse täitmise tagab ja täitmise eest vastutab arengu- ja planeeringuosakonna peaspetsialist Tiit Toos.
8. Käesolevat korraldust on võimalik vaidlustada vastavalt planeerimisseaduse § 26 lg 1.


Andres Noormägi
Maavanem