



Ida-Viru Maavalitsus



Maanteeamet

**Ida-Viru maakonnaplaneeringut
täpsustav teemaplaneering
„E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine
ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“**

Teemaplaneeringu seletuskiri

Tartu 2013

OÜ Hendrikson & Ko

Raekoja pl 8, Tartu
Pärnu mnt 27, Tallinn



Hendrikson & Ko

<http://www.hendrikson.ee>

OÜ Reaalprojekt

Vaksali 17, Viljandi
Pärnu mnt 463, Tallinn



<http://www.reaalprojekt.ee>

Sisukord

Sisukord	2
Sissejuhatus	4
1 Planeeringu koostamise vajadus ja protsess	5
1.1 Planeeringuala	5
1.2. Tallinn-Narva põhimaantee staatus teedevõrgus.....	5
1.3. Planeeringu koostamise eesmärk	5
1.4 Planeeringu koostamise protsess	6
2 Planeeringu koostamisega seotud uuringud ja analüüsid.....	9
3 Käsitletavad maantee trassi koridori asukohaalternatiivid, nende võrdlus ja võrdlustulemuste põhjendus	12
3.1 Põhimaantee lõik 1, km 163-168.....	14
3.2 Põhimaantee lõik 3 ja 4, km 168-188,3.....	15
3.3 Põhimaantee lõik Sillamäe – Udria, km 188,3-193,7	17
3.4 Põhimaantee lõik 5, km 193,7-198.....	18
3.5 Põhimaantee lõik 6, km 198-203,3.....	19
3.6 Põhimaantee lõik Peeterristi – Olgina, km 203,3–208,8.....	20
3.7 Jõhvi idapoolne ümbersõit lõik 2, km 0,0–2,7	21
3.8 Jõhvi idapoolne ümbersõit, km 2,7–6,0	22
3.9 Jõhvi idapoolne ümbersõit lõik 7, km 6-8,5.....	22
3.10 Vodava-Riigiküla lõik 8.....	23
4 Planeeringulahendus	25
4.1 Valitud I klassi maantee trassi koridor	25
4.2 Valitud Jõhvi idapoolse ümbersõidu ja Vodava- Riigiküla trassi koridorid	26
4.3 Maade kasutamine planeeritud maantee trassi koridoris ning trassi asukoha kandmine kohaliku omavalitsuse üldplaneeringusse	27
4.4 Maanteega seotud rajatised	28
4.4.1 Ristmikud ning peale- ja mahaõidud.....	28
4.4.2 Risted, sillad ja viadukid	29
4.4.3 Ühistransport	29
4.4.4 Jalg- ja jalgrattateed.....	30
4.4.5 Kogujateed.....	31
4.4.6 Parklad ja puhkekohad	32
4.4.7 Tanklad ja teenindusjaamad	33



4.4.8	Metsloomade ülekäigurajad.....	34
4.4.9	Müratõkkeseinad	34
4.4.10	Tehniline infrastruktuur	34
4.5	Liikluse korraldamine	35
4.6	Maade kasutamise- ja ehitustingimused planeeritud maantee trassi koridoris, tee ja tee kaitsevööndi alas, liiklussõlmedes ja teistel planeeringu elluviimiseks vajalikel aladel	36
4.7	Kehtestatud detailplaneeringu muutmise vajadus	37
5	Teemaplaneeringu lahenduse realiseerumisega kaasnevate mõjude leevendusmeetmed	42
6	Planeeringu elluviimine.....	46
	Vastavus maakonnaplaneeringule	46
	Elluviimise põhimõtted	46
7	Terminid ja määratlused	47
8	Kaardid.....	50

Sissejuhatus

Maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu algatamise eesmärk on määrata riigi põhimaantee nr 1 Tallinn-Narva maantee Jõhvi-Narva teelõigu trassi koridori asukoht. Põhimaantee uue trassi koridori valiku vajaduse tingivad olemasolevad liiklusolud ja transpordiühendus.

Teemaplaneeringu algatamise ettepaneku esitas Maanteeamet. Planeeringu algatab, võtab vastu ja kehtestab Ida-Viru maavanem, selle koostamist korraldab maavalitsus.

Trassi koridor läbib Ida-Viru maakonna Jõhvi, Toila ja Vaivara valda ning Kohtla-Järve linna. Tassi koridori naabrusesse jäävad Sillamäe, Narva ja Narva-Jõesuu linn ning Kohtla ja Mäetaguse vald.

Planeerimiseaduse kohase protsessi käigus selgitati välja trassi koridori rajamise võimalused, kaalutati võimalike alternatiive ning määratleti planeeritava tegevusega kaasnevad muudatused teemaplaneeringuga hõlmataval alal.

Protsessi läbiviimiseks ja sisuliste otsuste vastuvõtmiseks moodustati juhtrühm, kuhu kuuluvad Ida-Viru Maavalitsuse, Maanteeameti, Ida Regionaalse Maanteeameti ja konsultandi (OÜ Hendrikson&Ko ja OÜ Reaalprojekt) esindajad. Koostöö ning erinevaid osapooli rahuldava lahenduse väljatöötamise eesmärgil kaasati juhtrühma töösse Kohtla, Jõhvi, Toila, Vaivara valla ning Kohtla-Järve ja Sillamäe linna, Maa-ameti ja Keskkonnaameti Viru regiooni esindajad.

Teemaplaneering koosneb käesolevast seletuskirjast, kaartidest (teemaplaneeringu koondkaart M 1:100 000; täpsemat lahendust kirjeldavad kaardid omavalitsuste lõikes M 1:20 000), teemaplaneeringu protsessi ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandest, menetlusedokumentatsioonist lisade köitena ning uuringute aruannetest.



1 Planeeringu koostamise vajadus ja protsess

1.1 Planeeringuala

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

1.2. Tallinn-Narva põhimaantee staatus teedevõrgus

Tallinn-Narva põhimaantee näol on tegemist ühe riigi põhimaanteelega, mis ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktiga. Lähtuvalt põhimaantee funktsioonist on põhimaanteel prioriteetseks läbiv liiklus ning kiire ühenduse tagamine regioonide vahel. Tallinn-Narva maantee kuulub rahvusvahelisse Trans European Network Transport (TEN-T) teedevõrgustikku, mis võimaldab teele kavandatavate projektide rahastamiseks taotleda Euroopa Liidu Ühtsusfondi abiraha.

1.3. Planeeringu koostamise eesmärk

Planeeringu koostamise eesmärk on leida sobivaim asukoht Tallinn-Narva põhimaanteele Jõhvi-Narva lõigul, et parandada liiklusohutuse tingimusi maanteel ning tagada sujuv ja usaldusväärne ühendus erinevate sihtpunktide (rahvusvaheline ja riigisiseste linnade) vahel. Asukohavalikul lähtuti majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalistest suundumustest ja vajadustest.

Tallinn-Narva maantee Jõhvi-Narva lõigu näol on tegemist põhimaanteelega, millel on mõlemas sõidusuunas üks sõidurada, 11 ristumist riigimaanteedega ja ligikaudu 170 väiksemat mahasõitu kohalikele teedele-tänavatele, majapidamistele jne. Lõigul on palju väikese raadiusega kõveraid, ristmikud paiknevad kurvide lähedal, mistõttu nähtavus on piiratud ja pikkinähtavus enne ristmikke ebapiisav. Maantee kurvilisusest tulenevalt on toimunud teelt väljasõite ja kokkupõrkeid vastassuunas sõitva sõidukiga ning linnade lähistel on juhtunud liiklusõnnetusi jalakäijate ja jalgratturitega. Maanteelõik läbib Jõhvi ja Sillamäe linna, kus asuvad tööstusettevõtted, Sillamäel ka Sillamäe sadam. Suuremates asulates ja linnades ning nende lähedal on hajaasustatud piirkondadega võrreldes sõiduautode osakaal suurem. Samas on linnade lähedal liikluskooresseisus suur osa raskeliiklusel. Bussipeatused paiknevad sageli ristmike piirkonnas ning ühistranspordi kasutajad ja kergliiklejad satuvad kergliiklusteede ja kergliiklejatele mõeldud ristete puudumise tõttu sõiduteel ohtu.

Autostumise tase Eestis on tõusuteel. Koostatud liiklusprognoosi kohaselt tõuseb perspektiivis liiklussagedus, mis eeltoodud probleeme veelgi süvendab. Kui liiklussagedus¹ 2009. aastal Jõhvi-Narva lõigul oli 4800-8900 autot ööpäevas, siis vastavalt liiklussageduse prognoosile² on eeldada liiklussageduse tõusu 2040. aastaks aeglase kasvustsenaariumi korral 5925-11141 ning kiire kasvustsenaariumi korral 11314-21244 autoni ööpäevas.

Tallinn-Narva suund on tähtsaim Eestit läbiv Venemaa ja Lääne-Euroopa vaheline transpordimarsruut. Ligi kaks kolmandikku rahvusvahelisest kaubaveoliiklusest kulgeb Tallinn-Narva suunal, sellest 10% maanteel. Transiiditrassid, sh Tallinn-Narva maantee, on tähtsateks

¹ Maantee liiklussageduse andmed AS Teede Tehnokeskuse andmetel

² OÜ Reaalprojekt „Liiklusuuringud“, Tallinn 2010



riigisisesteks ühendusteedeks oluliste keskuste vahel, võimaldades arenguvööndite väljakujunemist ning aeg-ruumilise vahemaa vähendamist.

Liiklusohutuse parandamiseks ja sujuva ühenduse loomiseks on vajalik riigimaanteed rekonstrueerimistööde läbiviimine (olemasoleva tee õgvendamine või uude asukohta viimine, eritasandiliste ristmike ning koguja- ja kergliiklusteede rajamine jne), kuna praegune transpordiühendus Tallinn-Narva maantee Jõhvi-Narva lõigul ei võimalda tagada ohutut liiklemist liiklussageduse jätkuval suurenemisel, aegruumi 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.

Maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering koostakse põhimaantee nr 1 (E20) Tallinn-Narva trassi asukoha täpsustamiseks ja vastavusse viimiseks I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Jõhvi-Narva lõigul km 163,2-208,8, s.h Jõhvi põhja- ja idapoolse ümbersõidu ning Sillamäe ümbersõidu trassi asukoha valikuks variantide võrdluse teel ning Vodava–Riigiküla (Narva ümbersõit) trassi koridori täpsustamiseks. Planeering tagab planeerimisseaduse § 7 lg 3 p 10; § 7 lg 6 ja § 29¹ ning teeseaduse § 17 lg 1 kohase aluse maantee projektide koostamiseks.

1.4 Planeeringu koostamise protsess

Planeering ja planeeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine on algatatud Ida-Viru maavanema 29.07.2008. aasta korraldusega nr 226 “E20 Jõhvi–Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine”. Planeeringu koostamine algatati eesmärgiga täpsustada Tallinn-Narva trassi asukohta ja viia see vastavusse I klassi maanteele esitatavatele nõuetele ning luua planeerimisseaduse ja teeseaduse kohane alusdokument teeprojekti koostamiseks.

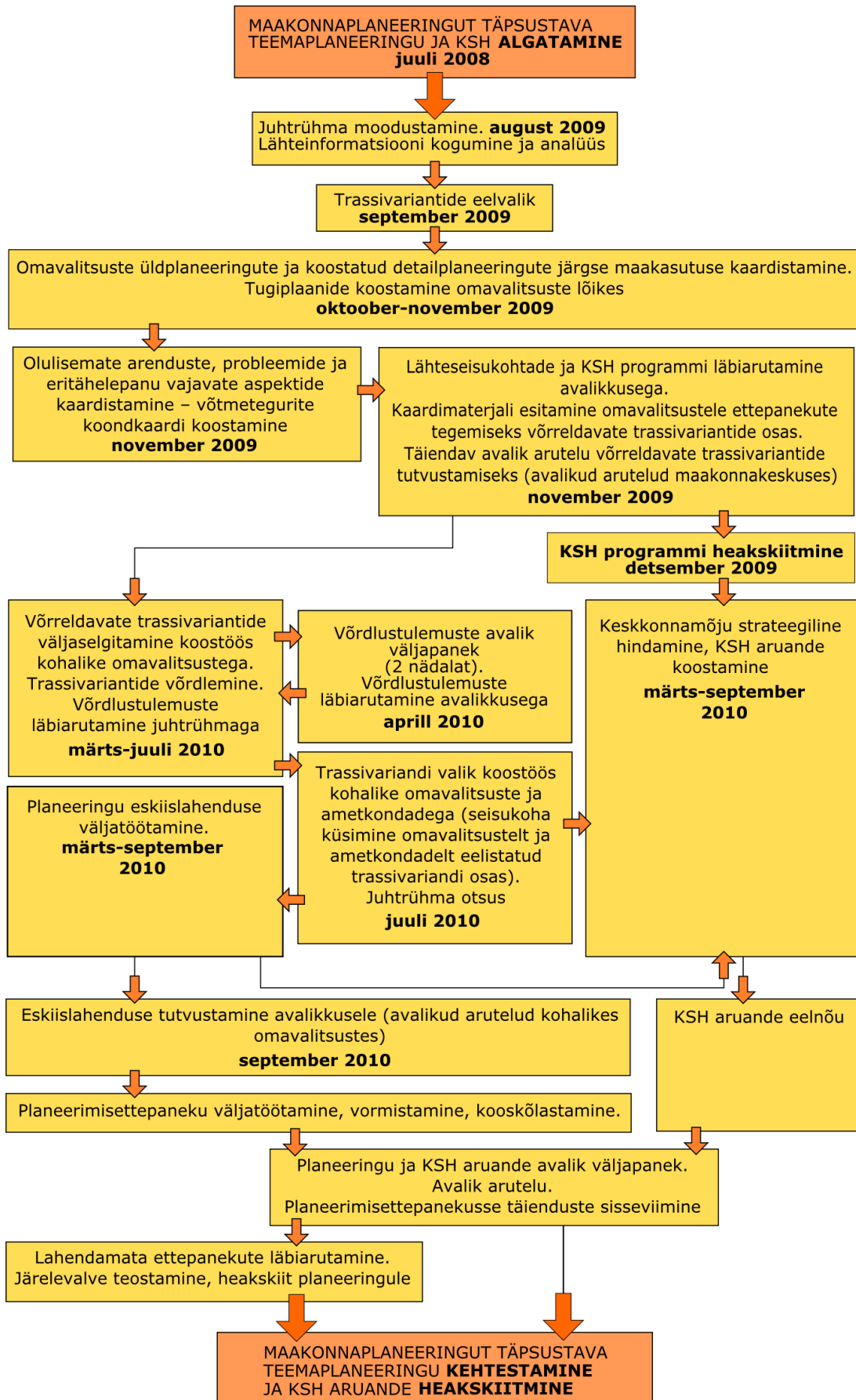
Paralleelselt planeeringu koostamisega viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH). KSH aluseks on laiendatud keskkonnakäsitlus, kus võrdselt looduskeskkonna komponentidega leiavad käsitlust ka inimkeskkonna erinevad mõjutegurid. KSH läbiviimise käigus hinnatakse maantee rajamisega kaasnevat eeldatavat mõju keskkonnale, analüüsitakse selle mõju vältimise või leevendamise võimalusi ning tehakse ettepanek sobivaima lahendusvariandi valikuks.

Planeeringulahenduse väljatöötamisel arvesse võetud keskkonnakaalutlusest annab põhjalikuma ülevaate planeeringuprotsessi ja KSH aruande köide.

Protsessi käigus toimunud kirjavahetus, arutelude protokollid jms on koondatud menetlusdokumentide köitesse.

Planeeringu ja KSH protsessi ülesehitus järgis järgmist põhimõtetlikku skeemi:





Planeeringu ja KSH protsessi raames toimunud tegevuste täpset ajalist kulgu iseloomustab alljärgnev tabel:

Jrk nr	Tegevus	Tegevuse teostamise aeg
1.	Teemaplaneeringu algatamine	29.07.2008 Ida-Viru maavanema korraldus nr 226
2.	Trassivariantide eelvalik	08.09.2009 Juhtrühma otsus
3.	Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikustamise teade	„Põhjarannik”
4.	Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik arutelu	17.11.2009 Ida-Viru maavalitsus
5.	KSH programmi heakskiitmine	29.12.2009 Keskkonnaamet Viru region
6.	Kohalikelt omavalitsustelt seisukoha küsimine eelistatud trassivariandi osas	24.03.2010 Ida-Viru maavalitsus 26.03.2010 OÜ Hendrikson&Ko
7.	Võrreldavate trassivariantide võrdlustulemusi tutvustav avalik arutelu	13.04.2010 Ida-Viru maavalitsus
8.	Eelistatud trassivariandi valik	14.07.2010 Juhtrühma otsus
9.	Eskiislahendust tutvustava avaliku arutelu lehetead	26.08.2010 „Põhjarannik”
10.	Eskiislahendust tutvustavad avalikud arutelud	03.09.2010 Ida-Viru maavalitsus 07.09.2010 Sillamäe Linnavalitsus ja Vaivara Vallavalitsus
11.	Planeerimisettepaneku kooskõlastamine	detsember 2010 - jaanuar 2012
12.	Planeeringu vastuvõtmine	Ida-Viru maavanema 23.01.2012 korraldus nr 1-1/17
13.	Planeeringu ja KSH aruande avaliku väljapaneku avalikustamise teade	„Põhjarannik” 26.01.2012, 28.02.2012
14.	Planeeringu ja KSH aruande avalik väljapanek	01.-29.03.2012 Ida-Viru maavalitsuses, kohalikes omavalitsustes
15.	Planeeringu ja KSH aruande avalikustamise järgne avalik arutelu	03.05.2012 algusega kell 14.00 Ida-Viru maavalitsuse saalis, kell 17.00 Sillamäe Eesti Põhikooli saalis
16.	Avaliku väljapaneku ja arutelu tulemusi tutvustav lehetead	„Põhjarannik” 16.05.2012
17.	KSH aruande heakskiitmine Keskkonnaameti poolt	10.07.2012 kirjaga nr V 6-8/12/49464-8
18.	Planeeringu heakskiitmine regionaalministri poolt	06.03.2013 kirjaga nr 13-2/22-10



2 Planeeringu koostamisega seotud uuringud ja analüüsid

Käesolevas peatükis on esitatud loetelu planeeringu koostamise raames koostatud uuringutest ja analüüsides, nende sisu lühikokkuvõtte ning põhijäreldused.

1. Liiklusuuring

Analüüsitakse liikluse olukorda, tuuakse ära liikluse jagunemine liikide kaupa ja liikluskoosseis, samuti liiklussageduse prognoos.

Tallinn – Narva maantee lõigul km 163,3 – 208,8 kasvas keskmine liiklussagedus perioodil 2000 – 2007 keskmiselt 10%. Kahe viimase aasta jooksul on liiklussagedus keskmiselt jäänud samale tasemele. Kui vaadata liikluse jagunemist ööpäeva lõikes, siis üldiselt on päevane liiklusvoog küllalt ühtlane. Tiptundidest on suurima liiklussagedusega õhtune tiptund (võrreldes hommikusega), mis moodustab 7-8% ööpäevasest liiklusest. Nädalapäevadest on suurima liiklussagedusega reede, kus ka õhtune tiptund on suurima väärtusega. Liikluse selline jagunemine on tingitud küllalt suurest transiitliikluse osakaalust maanteel.

Kogu vaadeldaval maantee lõigul on liiklussagedus suurem tööpäevadel ja väiksem nädalavahetust. Sõiduautode osas on maksimum liiklussagedusega päevadeks enamasti reede ja esmaspäev. Erandiks on km 206,5 (vahetul enne Narva linna), kus maksimaalne liiklussagedus on just nädalavahetusel s.o. laupäev ja pühapäev ning liikluskoosseis on ülekaalus sõiduautod. Üldiselt on ka raskeliikluse osakaal suurem tööpäevadel ja väiksem nädalavahetustel, eriti märgatav on see autorongide, busside ja veoautode osas.

Tallinn – Narva maantee Jõhvi – Narva lõigul oli 2009. aasta liiklusloenduse andemetel sõiduautode osatähtsus vaadeldaval lõigul piirides 83% kuni 93%. Sõiduautode osatähtsus liikluses on suurem tavaliselt suuremate asulate ja linnade lähialas - Jõhvi linna kõrval ja Jõhvi – Toila teeristi vahel ning enne Narva linna. Eeldatavalt on suurem sõiduautode osakaal ka Sillamäe linna sees. Samas on Sillamäel suur osatähtsust Sillamäe linnas asuvast sadamast ja Sillamäe – Viivikonna teelt tuleneval raskeliiklusel. Liiklusuuringu tulemustest selgus, et lõikudel, kus sõiduautode osatähtsus on suur on autorongide osatähtsus väike ja vastupidi. Kogu raskeliikluse osatähtsus jääb vahemikku 7% - 16%. Kõrgeim raskeliikluse osatähtsus on Oru ja Sillamäe vahel.

Käesoleval trassil on oluline osa läbival liiklusel. Samas jääb vaadeldava lõigu keskele Sillamäe linn, mis toimib ka ise transiidi põhjustajana nii ida kui lääne suunal.

Liiklusuuring sisaldab liiklusprognoosi vaadeldaval lõigul. Kui liiklussagedus 2009. aastal Jõhvi-Narva lõigul oli 4800-8900 autot ööpäevas, siis vastavalt liiklussageduse prognoosile on eeldada liiklussageduse tõusu 2040. aastaks aeglase kasvustsenaariumi korral 5925-11141 ning kiire kasvustsenaariumi korral 11314-21244 autoni ööpäevas.

Võttes aluseks uuritava teelõigu liiklussagedusi ja liikluskoosseisu võib kokkuvõtteks järeldada, et 2040. aastaks on kogu vaadeldaval Jõhvi - Narva maanteelõigul eeldatav keskmine liiklussagedus ületanud I klassi maanteele nõutava minimaalse keskmise liiklussageduse aastas. Tee peab vastama I klassi maantee kohta kehtestatud nõuetele, kui eeldatav keskmine liiklussagedus on vähemalt 6000 autot ööpäevas.

2. Liiklusohutuse analüüs

Analüüsitakse liiklusõnnetuste toimumise piirkondi maanteel, liiklusõnnetuste iseloomu ja põhjuseid.

Aruandes käsitletakse varalise kahjuga liiklusõnnetusi ajavahemikul 1998-2009 november ja inimvigastustega õnnetusi ajavahemikul 1999-2009 november. Ajavahemikul 1998-2009 november registreeriti km 163,2 – 208,8 kokku 537 liiklusõnnetust, neist 232 lõppesid inimvigastustega (hukkus 59 ja vigastada sai 329 inimest). Enim raskeid liiklusõnnetusi põhjustasid kokkupõrked vastutuleva mootorsõidukiga (69%) ja teelt väljasõidud.



Peale 2003.-2004. aastal teostatud remonditöid toimus hüppeline õnnetuste arvu kasv. Kuna remondi käigus tee geomeetriat ei muudetud (kõverate raadiused jäid samaks nii plaanis kui ka pikiprofiilis), siis liiklusõnnetuste põhjuseks võis olla asjaolu, et tasane taastatud teekate tekitas mulje, justkui tee on ohutum ja läbitavam suurema kiirusega.

Vaadates õnnetuste üldist jagunemist pimeda ja valge aja vahel võib järeldada, et paljude õnnetuste toimumise põhjuseks ei ole pimedast ja halvast nähtavusest tingitud aeg, vaid kurviline ja samas tasandis olevate ristmikuga maantee või siis teeolude väär hinnang juhtide poolt. Küll on jalakäijate ja kergliiklejatega toimunud õnnetustest enam kui pooled toimunud pimedal ajal ning lõikudel km 183-185 (Sillamäe linn) ja km 204-208,8 (vahetult enne Narva linna). Need on maanteelõigud, kus tingitult tiheasustusalade lähedusest on suur jalakäijate ja kergliiklejate arv ning suurem autode liiklussagedus.

Liiklusõnnetuste jagunemine trassi ulatuses vaadeldaval lõigul (aastatel 1998-2009) on suhteliselt sarnane, ühest „kitsaskohta” on raske määratleda. Õnnetuste arv on siiski suurem ristmike piirkonnas ja lõikudel km 163-165 (Jõhvi linn) ning km 200-209 (enne Narva linna).

Analüüsis selgub, et maanteelõigu suurima liiklussagedusega teelõik on km 166,-169,7 (Jõhvi linna ja Toila ristmiku vaheline maanteelõik), kus on toimunud ka hulgaliselt teelt väljasõite.

Kokkuvõtteks saab järeldada, et maanteel on palju väikese raadiusega kõveraid, ristmikud asuvad kurvide lähedal, mis ei taga autojuhtidele piisavat pikinähtavust ning tee kurvilisusest tingituna on toimunud palju maanteelt väljasõite ja kokkupõrkeid vastassuunast tulevate sõidukitega. Jalakäijate ja kergliiklejatega toimuvad õnnetused eelkõige suuremate asustusalade läheduses, mis võib olla tingitud nii autode suuremast liiklussagedusest kui asjaolust, et ühistranspordi kasutajad ületavad maanteed liikudes bussipeatusest asustusaladele ja sattuvad liiklusohtliku olukorda.

3. Tulemuslikkuse analüüs

Koondab uuringute, planeeringu ja KSH tulemusi.

Tulemuslikkuse analüüs on ühendatud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruandega. Kajastab kogu planeeringuprotsessi kulgu, tulemuslikkust ning planeeringulahenduse elluviimisega kaasnevaid mõjusid ja leevendavaid meetmeid.

4. Maantee ja sellel olevate rajatiste seisukorra hindamise aruanne

Esitatakse ülevaate Jõhvi-Narva maanteelõigu ja sellega seotud rajatiste (sillad) seisukorrast vastavalt Pavement Management System (PMS) ja Bridge management system (BMS) süsteemile.

Maantee teekatend Jõhvi-Narva lõigul on heas seisukorras. Probleemiks on kulumise tagajärjel tekkinud roopad. I klassi maantee väljaehitamisel on olemasolevat mullet võimalik kasutada ühe niidi muldena, mida vajadusel laiendada. Mulde väljavahetamist või tugevdamist tuleb kaaluda vahemikus km 163,2-166,4 ja km 194,1-195,1. Samas olemasolev katend tuleb välja vahetada, kuna katte ja aluse laiused ei vasta I klassi ühe niidi katendi laiuse nõuetele.

Sillad on rahuldavas seisukorras, kusjuures Varese, Kõrve ja Voka silda saab kasutada I klassi maantee puhul (Kõrve ja Voka sild vajavad tugevdamist). Truupide olukord on üldiselt hea, ümber tuleb kindlasti ehitada km 165,85 asuv 2 m läbimõõduga raudbetoonist truup üle Pühajõe.

Kokkuvõtteks saab järeldada, et I klassi maantee väljaehitamisel saab kasutada olemasolevat mullet (ühe niidi muldena) ja sildasid (vajadusel tugevdada), juhul, kui valitud trass langeb kokku olemasoleva maantee trassiga. Ümber tuleb ehitada km 165,85 truup üle Pühajõe ning olemasoleva maantee kasutamisel I klassi maantee ühe niidina tuleb kontrollida jõgede-ojadel olevate teiste truupide olukorda.



5. Geoloogiline uuring

Koondab geoloogilised ja hüdrogeoloogilised uuringud Tallinn-Narva maantee vaadeldavas lõigus.

Tallinn-Narva maanteele on aja jooksul koostatud kümneid erineva mahuga uuringuid-projekte, mida on kasutatud geoloogilise uuringu koostamisel. Uuring sisaldab ülevaadet pinnakatte, aluspõhja, hüdrogeoloogia (veekogud, allikad, põhjavee kaitstus), maardlate osas. Kasutuses olnud materjalide põhjal saab väita, et erinevused olemasoleva põhimaantee parema ja vasaku poole vahel puuduvad.

Üldjoontes selgub uuringust, et I klassi maantee rajamiseks geoloogiast tingitud takistused puuduvad. Kõrvalsuuna rajamisel tuleks eelkõige lähtuda maapeal olevatest teguritest.

Vodava-Riigiküla lõigu geoloogilised tingimused on keskmised. Edasiste planeerimis-projekteerimistööde käigus tuleb teostada täpsemad uuringud lõigu alguses esineva lubjakivi karsti rajoneerimiseks. Mõnevõrra tekitavad probleeme turbaalad, mille paksust tuleb täpsustada täiendavate uuringute käigus.

6. Tasuvusanalüüs

Analüüsitakse maantee ümberehitamise tasuvust erinevate lõikude kaupa.

Tasuvusarvutuste analüüsi periood on 30 aastat ja analüüsi alguse aasta 2010.

Tasuvusarvutuse tulemusena selgus, et kõige suurema liiklussagedusega teelõigu (Jõhvi linna ja Toila ristmiku vaheline lõik) km 166,0 – 169,4 ümberehitamine oleks majanduslikult tasuv 2013. aastast. Tasuvus tuleneb eelkõige liiklusõnnetuste vähenemisest nimetatud lõigul.

Samuti oleks majanduslikult tasuv ka Jõhvi ümbersõidu väljaehitamine 2013. Aastast.. Tasuvus tuleneb eelkõige teekasutaja kulude vähenemisest, tasuvuse eelduseks on liiklussageduste suurenemine prognoositud mahus. Samas tuleb arvestada ohuga, et vähemalt transiitliikluse osas sõltub liiklussageduse kasv piiriületuse kiirusest Narva linnas. Kui Narvas säilivad käesoleva ajahetke järjekorrad piiriületusel, otsitakse liiklemiseks alternatiivseid marsruute ja transpordiliike.

Eraldi on analüüsitud Sillamäe ümbersõidu ümberehitamise tasuvust tingimusel, et projekt koostatakse I klassi maantee väljaehitamiseks, kuid esialgu ehitatakse välja I klassi maantee üks niit, mida kasutatakse kahe-suunalisena. Tasuvusarvutuste tulemusena selgub, et Sillamäe ümbersõidu väljaehitamise tasuvus lõigul km 169,4 – 188,9 I klassi maantee ühe niidina, mis võetakse esmalt kasutusele kahe-suunalisena, oleks piiripealne aastatel 2018 – 2020. Tasuv oleks projekt ehitusmaksumuse vähenemisel 10% võrra ning liiklusõnnetuste vähenemisest tuleneva tulu suurenemisel 10% võrra. Küll aga on projekti tasuvus kriitiline liiklussageduse prognoosi suhtes. Liiklussageduse prognoosi vähenemine 5% võrra muudab projekti mittetasuvaks. Kuna liiklussageduse prognoos käesolevas töös arvestab Sõtkes tööstuspargi väljaehitamisega ning Sillamäe sadama arenguga, siis enne projekti realiseerimise otsustamist tuleks tasuvusanalüüsi korrata antud ajahetke liiklusprognoosiga.

Narva ümbersõidu väljaehitamine 2013 a. ei oleks majanduslikult tasuv, kui sillaehitamise prognoositavad kulud 100% Eesti Vabariigi kanda jääksid. Samas sõltub selle maanteelõigu rajamine kahe riigi koostööst ja otsustest.

Kogu Jõhvi-Narva teelõigu ümberehitamine kogu mahus 2013.-2014. aastatel ei ole hetkeprognooside järgi majanduslikult tasuv ja põhjendatud.

Kuni teemaplaneeringu kohase I klassi maantee väljaehitamiseni tuleb vastavalt liikluse kasvule rakendada olemasoleval teel ja ristmikel liiklusohutuse meetmeid.

Koostatud uuringud ja analüüsid on vormistatud eraldi köidetena.



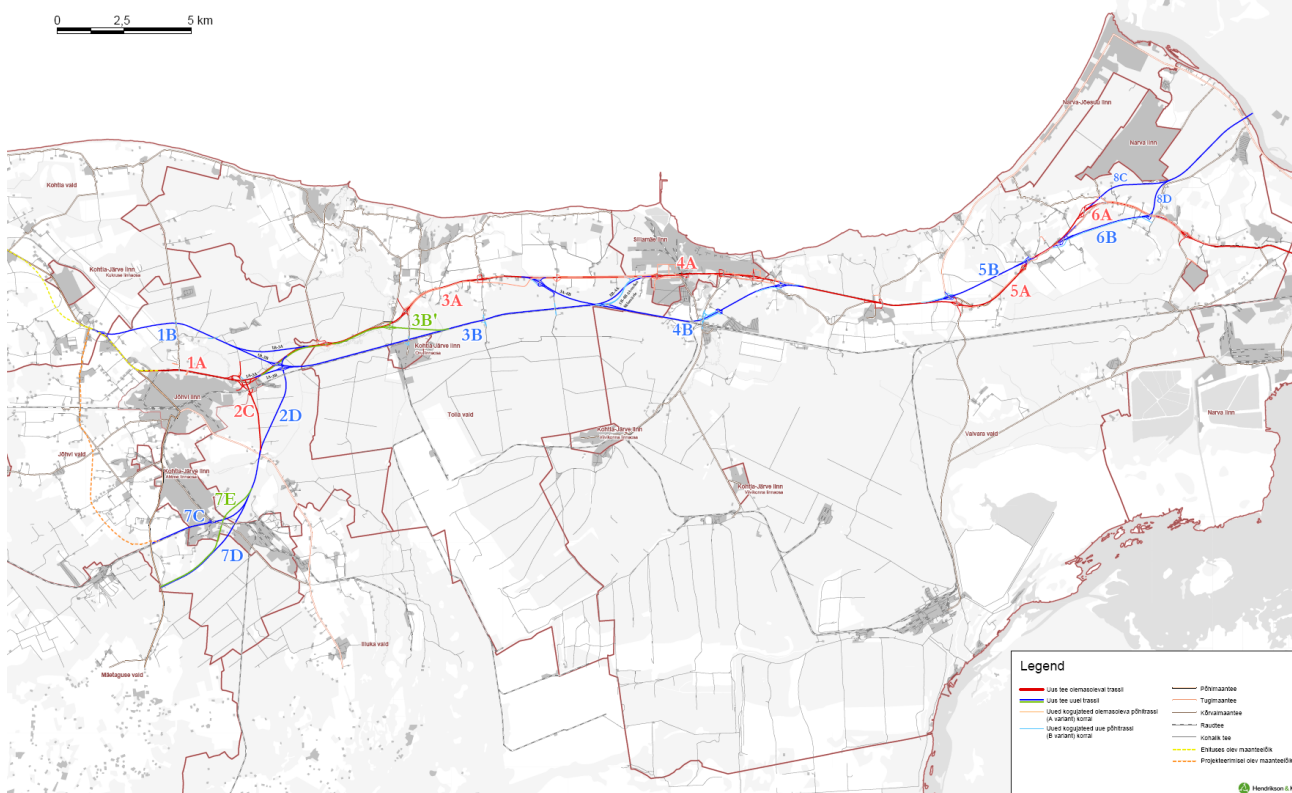
3 Käsitletavat maantee trassi koridori asukohaalternatiivid, nende võrdlus ja võrdlustulemuste põhjendus

Teemaplaneeringu käigus määratleti võrreldavad trassi asukohaalternatiivid (trassilõigud) tulenevalt eelnevalt teostatud planeeringutest (Ida-Viru maakonnaplaneering, kohalike omavalitsuste üldplaneeringud) ning osapooltelt saadud tagasisidest (omavalitsused, huvitunud isikud).

Trassilõikude asukohtade täpsustamisel (lõigu kulgemisel alguspunktist lõpp-punkti) arvestati I klassi maanteele esitatavate nõuetega, vastavalt millele peab planeeritav maantee vastama teatud tehnilistele parameetritele – projektkiirus 120 km/h, ühe suuna sõidutee katte laius 11 m, eraldusriba 4 m, sõidutee laius katte välisservade vahel 26 m jt tehnilised näitajad. Lisaks tehnilistele parameetritele on arvestatud olemasolevate hoonete paiknemisega, maardlate, loodus- ja muinsuskaitse all olevate objektide asukohtadega, arendusaladega vastavalt kehtestatud planeeringutele, olemasoleva teedevõrguga, inimestele oluliste sihtkohtade ja liikumissuundadega. Nimetatud parameetrite ja tehniliste takistustega arvestamine võrreldavate trassilõikude „joonistamisel“ on vajalik, et tagada reaalne võimalus tee rajamiseks ilma, et sellega kaasneks oluline keskkonnamõju. Trassilõigud ja võrreldavad variandid on numereeritud ja ära toodud joonisel 1.

Detailne trassilõikude võrdlustulemus ja ülevaade trassilõikude võrdlemise protsessist on koondatud planeeringuprotsessi ja KSH aruande kõitesse. Seletuskirja antud peatükis on esitatud võrdlustulemuste kokkuvõte ning eelistatud trassi asukoha valiku põhjendus.

Vörreldavad trassilõigud



Joonis 1. Võrreldavad trassilõigud (variandid)



Trassilõikude võrdlemisel kasutati nii ehitatud- kui looduskeskkonda käsitlevaid võrdluskriteeriume, mis jagunevad omakorda alakriteeriumiteks:

1. Mõju liiklemisele

- 1.1 Liiklemise loogilisus/sujuvus (nii olemasolevatele kui kavandatavatele aladele, olulised sihtkohad, kogujateed, sh juurdepääsude pikenemine; sh nii kohapealne liiklus kui kohapealt väljuv liiklus)
- 1.2 Kergliiklus (sh pendelränne, olulised sihtkohad)
- 1.3 Põhitee pikkus

2. Maakasutus ja ehitatud keskkond

- 2.1 Mõju olemasolevale maakasutusele
- 2.2 Vastavus üld- ja detailplaneeringutele ja omavalitsuse arenguplaanidele
- 2.3 Mõju asustusstruktuurile (barjääriefekt, teenuste kättesaadavus)
- 2.4 Muinsuskaitse alused objektid ja alad

3. Mõju inimesele

- 3.1 Maantee visuaalne mõju (sh vaated, maastik, linnapilt)
- 3.2 Kultuuriline keskkond (sh väärtuslikud maastikud, miljööväärtus, traditsiooniline elulaad jne)
- 3.3 Mõju tervisele (müra, vibratsioon, õhusaaste, raskemetallid)
- 3.4 Turvalisus
- 3.5 Mõju inimese varale (eramaa kasutus ja sellega kaasnev vöörandamise vajadus)
- 3.6 Mõju puhkamisvõimalustele

4. Majanduslikud mõjud

- 4.1 Teehoolduskulud
- 4.2 Mõju ettevõtluskeskkonnale

5. Ehitusaegsed mõjud

- 5.1 Ehitusaegne liikluskorraldus
- 5.2 Tundlikud alad (asustus, looduslikud alad)

6. Mõju looduskeskkonnale

- 6.1 Geoloogia, pinnas, pinna- ja põhjavesi (sh maaparandussüsteemid)
- 6.2 Taimestik, loomastik ja rohevõrgustik (sh loomade liikumine, teeületus)
- 6.3 Kaitstavad loodusobjektid
- 6.4 Regionaalne õhukvaliteet ja kliima

7. Maksumus ja ressursikasutus

Trassilõikude võrdlemisel erinevaid võrdluskriteeriumeid kasutades selgus eelistatud trassi asukoht arvestades nii ehitatud kui looduskeskkonna vajadustega. Võrdlustabelis märgiti iga kriteeriumi kohta selge või mõningane eelistust järgmiselt:

	Selge eelistus
	Napp eelistus
	Eelistus puudub

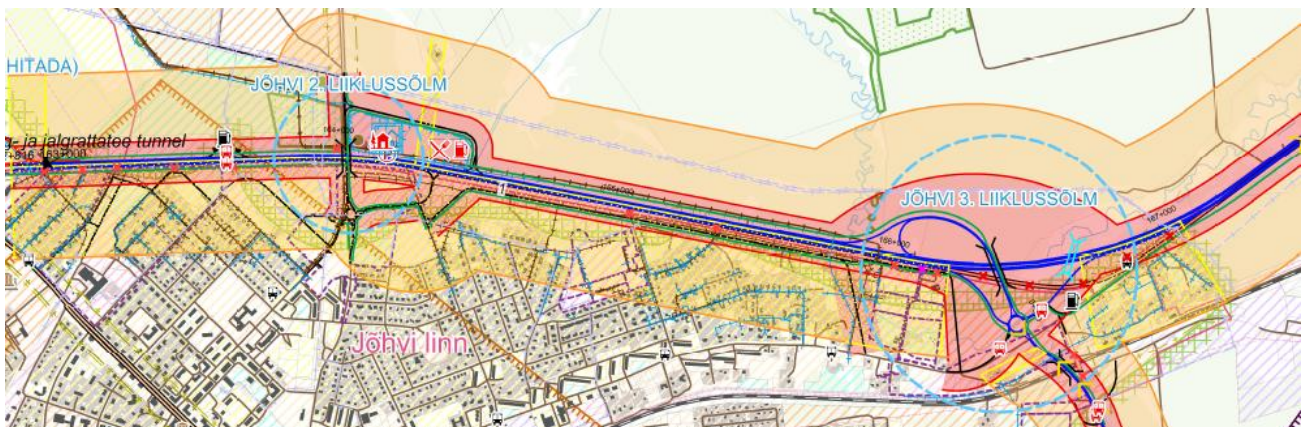
3.1 Põhimaantee lõik 1, km 163-168

Jõhvi linna põhjapoolne möödasõit

A - olemasolev trass; B - uus trass

KRITEERIUM	1 A (olemasolev trass)	1 B (uus trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Ehitusaegsed mõjud		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Maksumus ja ressursikasutus		

Valitud trassi asukoht **olemasoleval maantee lõigul 1A** on loogiliseks jätkuks väljaehitatud Jõhvi-Kukruse neljarealisele teelõigule. Mõningat probleemi tekitab seejuures küll asjaolu, et Jõhvi-Kukruse lõigu Tallinna ja Narva poolses otsas olevad viaduktid on rajatud eraldusribaga kahe rajalisele maanteele, mistõttu tuleb need I klassi maantee puhul ümber ehitada, kuid sellega ei kujundata oluliselt ümber juba väljakujunenud liikumisteid. Samuti on probleemi lahendamine võimalik ristmiku rampide ja viadukti väikeses mahus ümberehitusega. Otsustavaks teguriks trassi asukohavalikul oli sellega kaasnev positiivne mõju linna ettevõtluskeskkonnale, mis on ka Jõhvi valla seisukohalt trassieelistuse üks põhjus. Trassi kulgemine läbi Jõhvi linna võimaldab transiitliiklusele mugavat juurdepääsu linna põhjaosas asuvatele tootmisettevõtetele, mis omakorda suurendab potentsiaalsete klientide hulka. Kuna trass kulgeb mööda olemasolevat teekoridori, on võrreldes uue trassi rajamisega kahjud looduskeskkonnale väiksemad (ulatuslikud looduslikud alad jäävad puutumata). Jõhvi linna ja Linaküla piiril kulgeb trass põhjapool olemasolevat maanteed eemal Linaküla elamualast. Olemasolev põhimaantee jääb siin osaliselt toimima kogujateena juurdepääsuks Linaküla elamutele, liiklussõlme maa-alal likvideeritakse see põhimaantee rekonstrueerimise käigus. Kuigi linnasisene I klassi maantee loob linna keskuse ja maanteest põhja poole jäävate alade vahele senisest tugevama barjääri ning maantee rajamisega kaasneb mõningane häiring elukeskkonnale (visuaalne mõju, müra), ei ole see häiring oluliselt suurema negatiivse mõjuga võrreldes olemasoleva tee kontekstiga.



Joonis 2. Valitud trassi asukoht olemasoleval maanteel, mis on loogiliseks jätkuks juba väljaehitatud Jõhvi-Kukruse lõigule.

3.2 Põhimaantee lõik 3 ja 4, km 168-188,3

Jõhvi ja Sillamäe linna vaheline lõik

A - olemasolev trass; B - uus trass

KRITEERIUM	3A+4A	3B+4B	3A+4B	3B+4A
1. Mõju liiklemisele				
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond				
3. Mõju inimesele				
4. Majanduslikud mõjud				
5. Ehitusaegsed mõjud				
6. Mõju looduskeskkonnale				
7. Maksumus ja ressursikasutus				

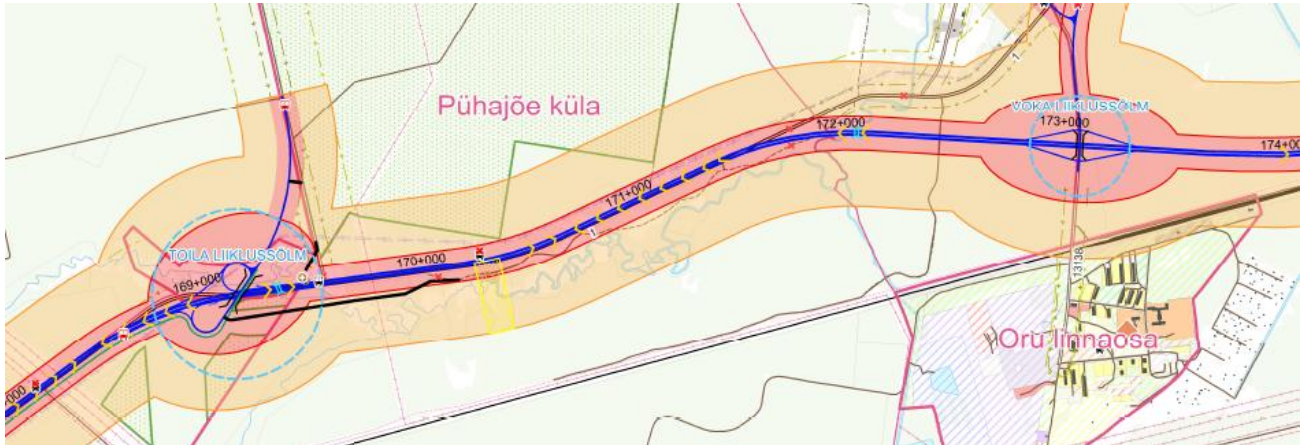
Lõigu 3 ja 4 võrdlustulemuste põhjal osutus I etapis valituks trassi asukoht **raudteekoridoris lõigul 3B ja 4B** (uues asukohas). Raudteekoridoris kulgev trass võimaldaks optimaalset ruumikasutust – olemasolev põhimaantee jääb kohalikule liiklusele mõeldud kogujateeks, samas ei tekitata uut, barjäärina mõjuvat tehnikoridori vaid kasutatakse juba toimivat. Trassi kulgemine raudteekoridoris tagaks sujuvaima liikluse, kuna ristmike arv on vähim. Ka Toila vald ja Sillamäe linn peavad trassi kulgemist raudteekoridoris õigustatuks, sest uus trass kulgeb asustusaladest eemal, kahjustamata Toila valla Konju küla väljakujunenud asustusstruktuuri ja elukeskkonda olemasoleva maantee ääres ning Sillamäe linnaruumi.

Jõhvi linna ja Oru linnaosa vaheline lõik

KRITEERIUM	3 B' (Üleminek 3A-lt 3B-le)	3 B (esialgne 3B variant)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Ehitusaegsed mõjud		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Maksumus ja ressursikasutus		

Peale võrdluse I etapi läbimist pakuti lõigu 3 osas Maanteeameti poolt välja täiendav variant alustada lõiku trassil 3A (olemasoleval trassil) ning lõigu keskel minna üle trassile 3B (raudteekoridori). Seega võrreldi täiendavalt vastavat 3B' lahendust 3B lahendusega. **Trassi lõigu 3B' variandi eelis** on etapilise realiseerimisega võimalus, lahendades sellega ühtlasi juba olemasolevat suurt liikluskoormust Jõhvi-Toila vahelisel teelõigul. Negatiivseks asjaoluks on küll transiitliikluse teepikkuse suurenemine ning transiitliikluse ja linnalähiliikluse (Toila, Voka) segunemine. Tuginedes teostatud tasuvusarvutusele ning võrdlustulemustele, **kulgeb valitud trassi asukoht olemasoleva maantee lõigul 3B' kuni km 171,6. Oru linnaosast idasuunas kulgeb mööda raudteekoridori lõigul 3B ja 4B (uues asukohas) ning ühtib olemasoleva maanteega km 188,3.**





Joonis 3. Trass kulgeb läbi Jõhvi linna olemasoleval teel kuni kilomeetrini 171,6, kus suundub sujuvalt raudteekoridori.

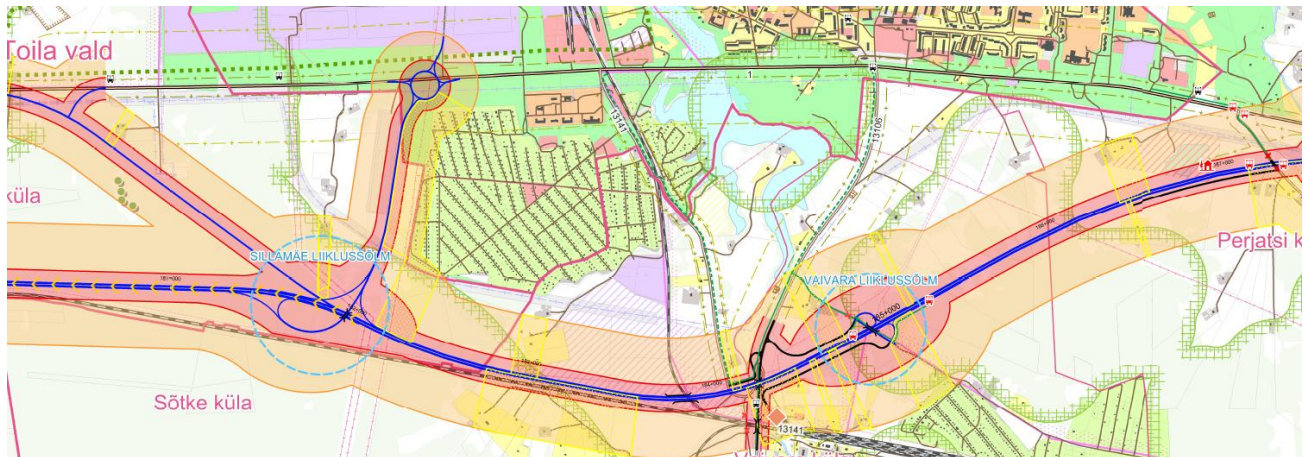
Trassi asumine Jõhvi-Sillamäe lõigul raudteekoridoris oleks soodsam ka visuaalsest aspektist lähtudes, samuti on võimalik ühildada raudtee- ja maanteetranspordiga kaasneva müra leevendavad meetmed. Kuigi trassi kulgemine raudteekoridoris ei ole looduskeskonda ja Sillamäe linna teenindus- ja kaubandusettevõtlast otseselt soosiv (metsamassiivide servaalade raadamine, loomade liikumisteede ja rohevõrgustiku killustamine, potentsiaalsete klientide hulga vähenemine Sillamäe linnas), on mõjud inimesele ning maakasutusele selgelt positiivsed (säilib väljakujunenud elukeskkond).

Kuna uus põhimaantee km 171,6-188,3 lõigul 3-4 kulgeb raudtee ääres, on vajalik ka ühendus põhimaanteelt Sillamäe linna, mille jaoks kaaluti erinevaid asukohti. Teemaplaneeringuga määratud ühendustee asukoht garaažikompleksi ja suvilarajooni vahelt pakuti välja planeeringu eskiisi avalikul arutelul AS Sillamäe Sadam ettepanekul. Antud ühendustee üheks põhieesmärgiks on Sillamäe sadamaga seotud raskeliiklusele juurdepääsu tagamine põhimaanteele (planeeritud on Sillamäe linnast läbisõit raskeliiklusele piirata). Kuna Sillamäe sadamaga seotud raskeliiklus peab leitud lahenduse puhul läbima Sillamäe ümbersõituks väiksema teepikkuse võrreldes teiste kaalutud (läänepoolsete) variantidega ning teelõigu liikluse poolt tekitatud mõjud elukeskkonnale ei too endaga kaasa olulist keskkonnanäringut, osutus leitud lahendus sotsiaalmajanduslikult enim põhjendatuks. Arvestati ka perspektiiviga, et Sillamäe sadamal on plaanis oluliselt suurendada sadamat läbivaid veose mahtusid. Lisaks asub Sillamäe sadama sissesõidutee kõrval ka tolliparkla ning ühendustee asukoht võimaldab minimeerida teepikkust tolliparklast piirile.

Samuti on leitud ühenduse trass odavam võrreldes teiste variantidega ning kulgeb jätkuvalt riigi omandis oleva maal.

Ühendustee asukohaga kaasneva võiva võimaliku mürareostuse vältimiseks ja visuaalse mõjude leevendamiseks tuleb rajada kaitsehaljastus ühendustee ja suvilate vahelisel alal. Arvestades, et kõrghaljastuse kasvamine võtab aega, tuleks kaitsehaljastus rajada esimesel võimalusel, kohe kui on teada projekti realiseerumine (mitte jätta seda projekti lõppstaadiumisse).

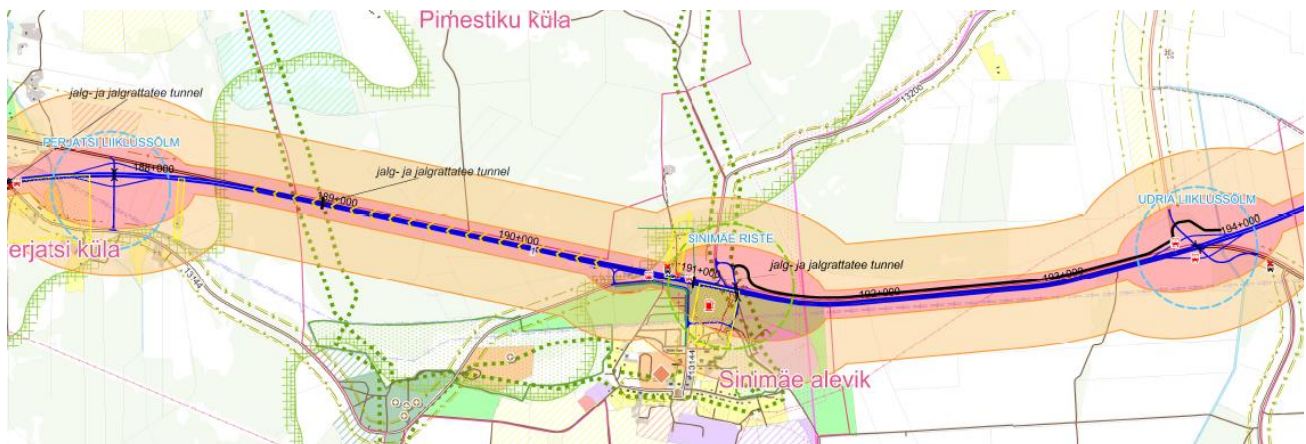
Kooskõlastamise etapis kanti planeeringujoonisele täiendavalt sujuvam Sillamäe linnast ümbersõidu algusosa. Sujuvama Sillamäe linnast ümbersõidu algusosa puhul on tegemist sisulise alternatiiviga, mille realiseerimise osas langetatakse otsus tee-ehitusprojekti käigus ja lähtuvalt toimunud arengutest sadama ja tolliparkla liikluses.



Joonis 4. Sillamäe ümbersõit.

3.3 Põhimaantee lõik Sillamäe – Udria, km 188,3-193,7

Sillamäe linna ümbersõidu lõpus km 188,3 ühineb planeeritav trass uues asukohas Tallinn-Narva maantee praeguse trassiga. Põhimaantee trassi uues asukohas ja olemasoleval põhimaanteel ühendab Perjatsi eritasandiline liiklussõlm. Eritasandiline liiklussõlm tagab ühenduse Sillamäe linna ning Sillamäe-Sinimäe kõrvalmaantee kaudu Sinimäe alevikuga. Sinimäele on kavandatud Sinimäe riste ning lõigu lõpus, kus trass suundub uude asukohta, Udria liiklussõlm. Udria liiklussõlm ühendab põhimaantee trassiga Narva – Narva-Jõesuu – Hiimetsa tugimaantee ja Hiimetsa-Auvere kõrvalmaantee.



Joonis 5. Trassi kulgemine olemasoleval maanteel kilomeetrini 193,7

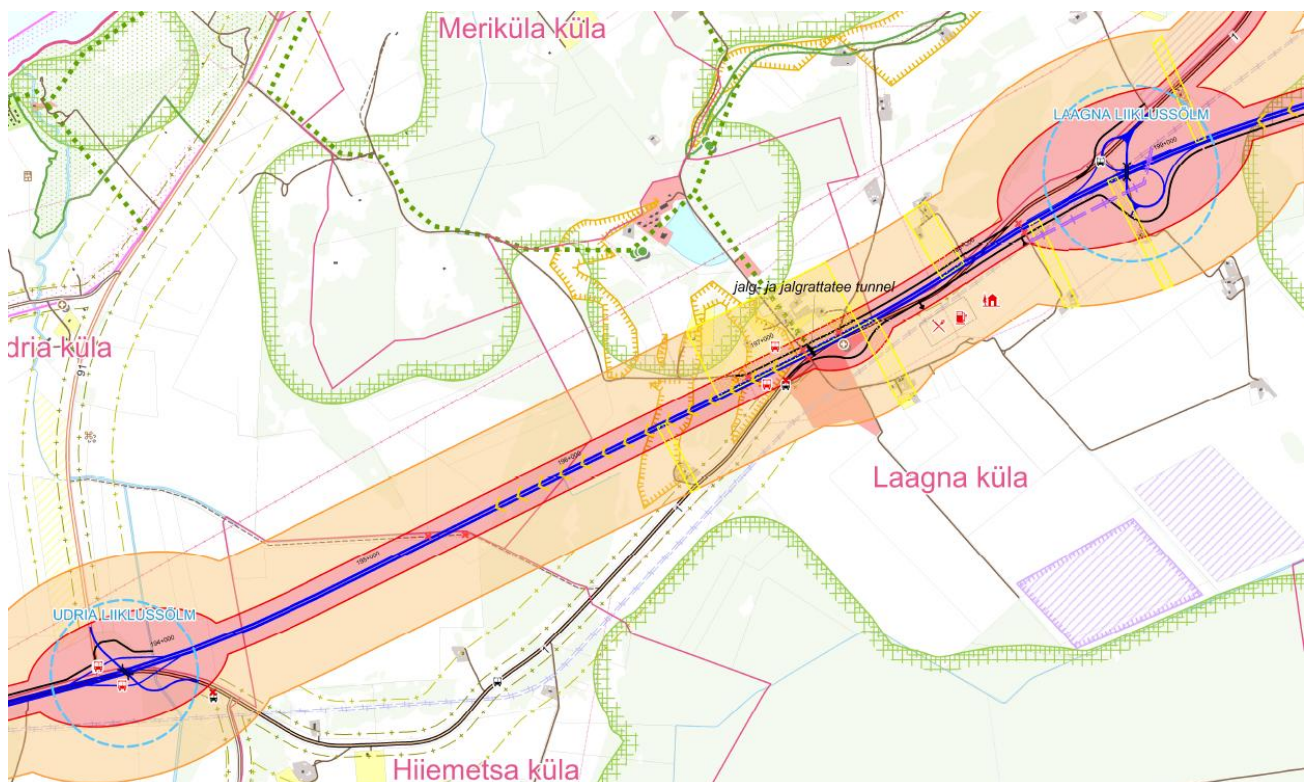
3.4 Põhimaantee lõik 5, km 193,7-198

Udria ja Laagna vaheline lõik

A - olemasolev trass; B - uus trass

KRITEERIUM	5 A (olemasolev trass)	5 B (uus trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Ehitusaegsed mõjud		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Maksumus ja ressursikasutus		

Valitud trassi asukoht **uues asukohas põhjapool olemasolevat maanteed lõigul 5B** muudab tee sirgemaks, sõidutingimused paremaks ning teekonna lühemaks. Ühtlasi säilib Hiimetsa küla põhiosa terviklikkus ja väljakujunenud elukeskkond. Negatiivseks asjaoluks on looduslike alade kinnikatmine ja mõningane rohevõrgustiku killustamine. Samas trassi asukoht praegusel olemasoleval maanteel ei tagaks mugavaid sõidutingimusi, kuna plaanielemendid antud lõigus on lubatu piiiril.



Joonis 6. Kilomeetril 197,3 suundub trass uude asukohta, kulgeb põhjapool olemasolevat maanteed kuni kilomeetrini 198, kus suundub uude asukohta lõunapool olemasolevat maanteed

3.5 Põhimaantee lõik 6, km 198-203,3

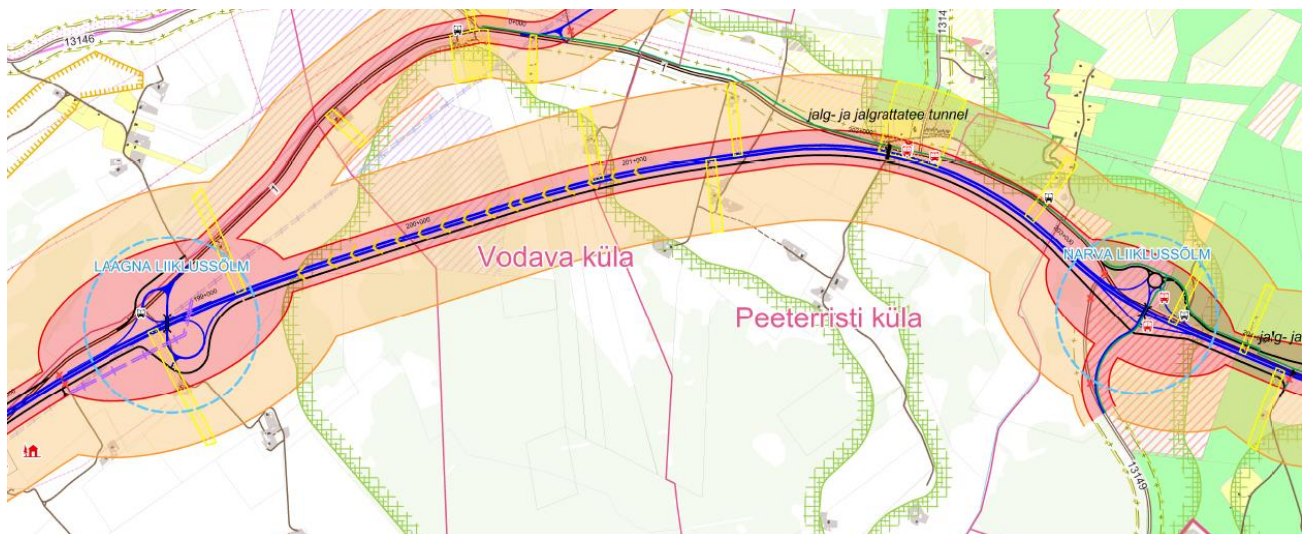
Laagna ja Peeterristi vaheline lõik

A - olemasolev trass; B - uus trass

KRITEERIUM	6 A (olemasolev trass)	6 B (uus trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Ehitusaegsed mõjud		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Maksumus ja ressursikasutus		

Valitud trassi asukoht **uues asukohas lõunapool olemasolevat maanteed lõigul 6B muudab** tee sirgemaks, sõidutingimused paremaks ja mugavamaks ning teepikkuse lühemaks.

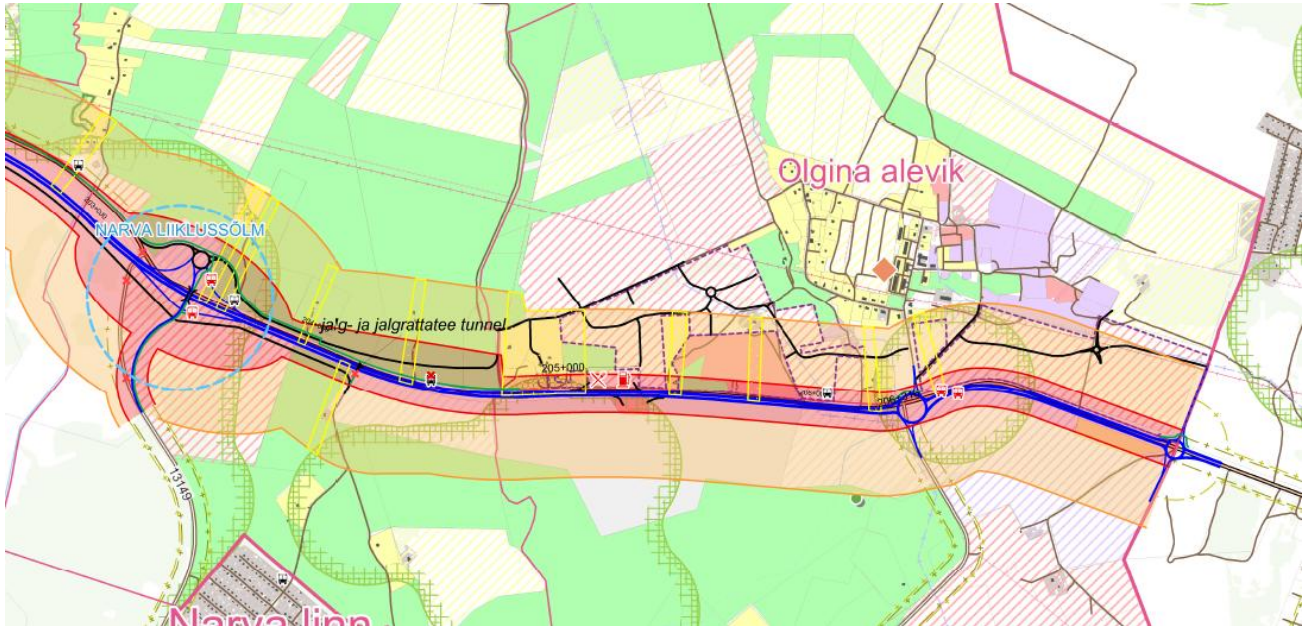
Trassi asukoha valikut lõigul 5B ja 6B pooldab ka Vaivara vald, kuna õgwendused muudavad liiklemise mugavamaks pikal teelõigul. Samas säilib Hiiemetsa ja Vodava külade põhiosa terviklikkus ja väljakujunenud asustusstruktuur ning elukeskkond.



Joonis 7. Trass uues asukohas lõunapool maanteed muudab tee sirgemaks ja sõidupikkuse lühemaks

3.6 Põhimaantee lõik Peeterriisti – Olgina, km 203,3–208,8

Planeeritav põhimaantee trass ühineb olemasoleva Tallinn-Narva maanteega km 203,3 ning kulgeb Narva linna suunas olemasoleval põhimaantee trassil. Km 204,3 on kavandatud eritasandiline Narva liiklussõlm, mis tagab ühenduse põhimaanteest lõunasuunas asuvale Narva linna linnaosale ning Tõrvajõe küla ja Olgina aleviku elamu- ja teeninduspiirkonnale. Olgina aleviku piirkonnas on toimunud intensiivne arendus- ja ehitustegevus, välja on kujunemas linnaline keskkond. Km 206,3 on planeeritud samatasandiline ringristmik, et tagada aleviku parim ühendamine põhimaantee trassiga.



Joonis 8. Alates kilomeetrist 203,3 kulgeb trass olemasoleval maanteel

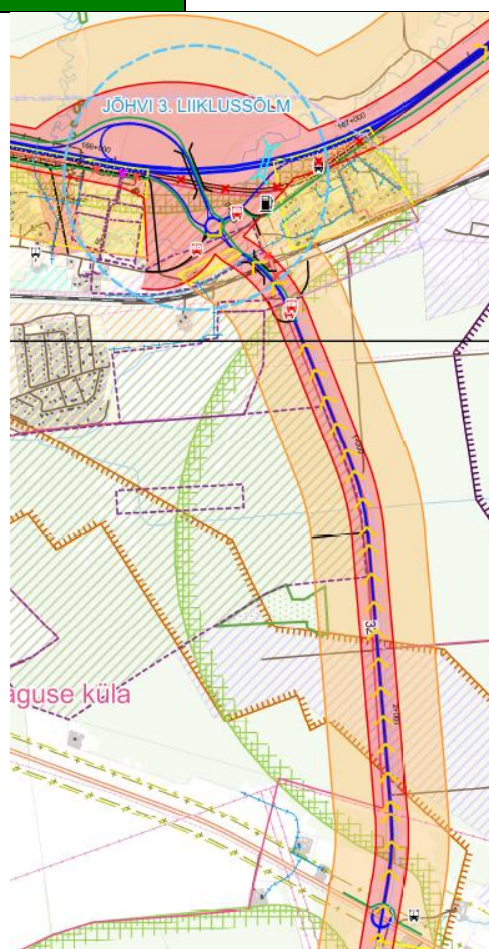
3.7 Jõhvi idapoolne ümbersõit lõik 2, km 0,0–2,7

Jõhvi linna idapoolne ümbersõit

C – olemasolev trass; D – uus trass

KRITEERIUM	2 C (olemasolev trass)	2 D (uus trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Ehitusaegsed mõjud		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Maksumus ja ressursikasutus		

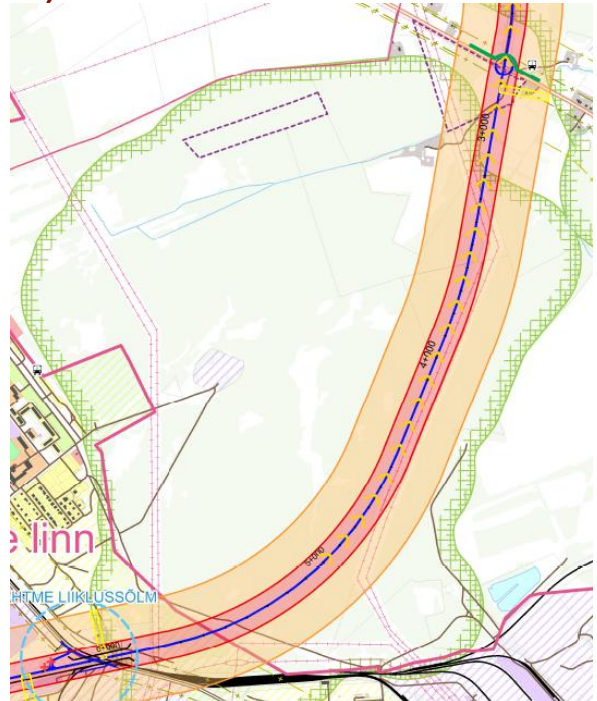
Valitud trassi asukoht **olemasoleva maantee lõigul 2C** toetab Tallinn-Narva põhimaantee lahendust (põhimaantee trassi asukoht valitud lõigul 1A). Kuna lõigu 2 puhul on tegemist III klassi maanteega ja trass asub olemasolevas Jõhvi-Vasknarva tugimaantee teekoridoris, on valdavalt tegemist olemasoleva tee remondi (teostatud koos ringristmiku valmishitamisega 2011) ja rekonstrueerimisega, millega kaasnevad mõjud keskkonnale ei ole nii ulatuslikud, kui trassi viimisel uude asukohta. Kuigi trassi asumine olemasoleval maanteel tekitab mõningaid probleeme uue liiklussõlme lahenduse leidmisel Pühajõe läheduses (suurem reostusohk), kaasneks uue trassi rajamisega läbi Linna küla ulatuslik looduslike alade kinnikatmine ja rohevõrgustiku killustamine.



Joonis 9. Trassi kulgemine olemasoleval Jõhvi-Vasknarva maanteel kuni kilomeetrini 2,7

3.8 Jõhvi idapoolne ümbersõit, km 2,7–6,0

Jõhvi idapoolse ümbersõidu trass km 2,7-6 kulgeb uues asukohas, ületades Kose küla põllu- ja metsamajandusmaad Jõhvi-Vasknarva tugimaantee ja Ahtme-Rausvere kõrvalmaantee vahel. Trassi rajamisega eelnimetatud lõigul kaasneb negatiivne mõju looduskeskonnale, kuna trassi rajamisel kaasneb ulatuslike looduslike alade kinnikatmine ja rohevõrgustiku killustamine. Kuna tegemist on III klassi maanteega, puudub vajadus eritasandilise liiklussõlme kavandamiseks ristumisel Jõhvi-Vasknarva tugimaanteega. Liiklusohutuse tagamiseks kavandatakse samatasandiline ringristmik, millega lahendatakse ka jalg- ja jalgratturitele ohutu maantee ületus.



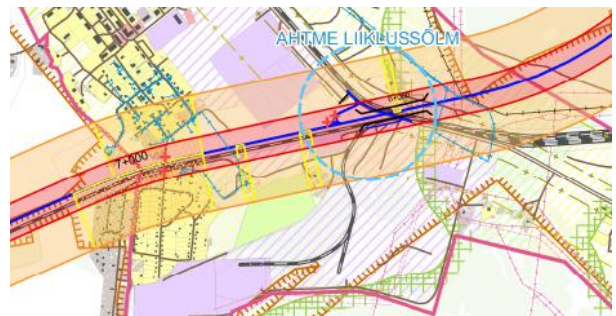
Joonis 10. Trass kulgeb kilomeetritel 2,7-6 uues asukohas

3.9 Jõhvi idapoolne ümbersõit lõik 7, km 6-8,5

Ahtme linnosa läbiv lõik Jõhvi idapoolsel ümbersõidul

KRITEERIUM	7 C (trass raudtee- koridoris)	7 D (uus trass)	7 E (uus trass)
1. Mõju liiklemisele			
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond			
3. Mõju inimesele			
4. Majanduslikud mõjud			
5. Ehitusaegsed mõjud			
6. Mõju looduskeskonnale			
7. Maksumus ja ressursikasutus			

Valitud trassi asukoht lõigul **7C kulgeb läbi Ahtme linnaosa raudteekoridoris**. Trassi valikut nimetatud lõigul toetas projekteeritud Jõhvi läänepoolne ümbersõit ning vastavus Ahtme linnaosa arenguplaanidele. Asudes raudteekoridoris, sobitub trass kõige paremini ka olemasoleva linnaruumiga ning annab võimaluse lahendada raudteest tulenevad müraprobleemid ümbritsevatele aladele.



Joonis 11. Trassi kulgemine raudteekoridoris



3.10 Vodava-Riigiküla lõik 8

Vodava Riigiküla vaheline lõik

KRITEERIUM	8 C (eelnevalt projekteeritud trass)	8 D (uus trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Ehitusaegsed mõjud		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Maksumus ja ressursikasutus		

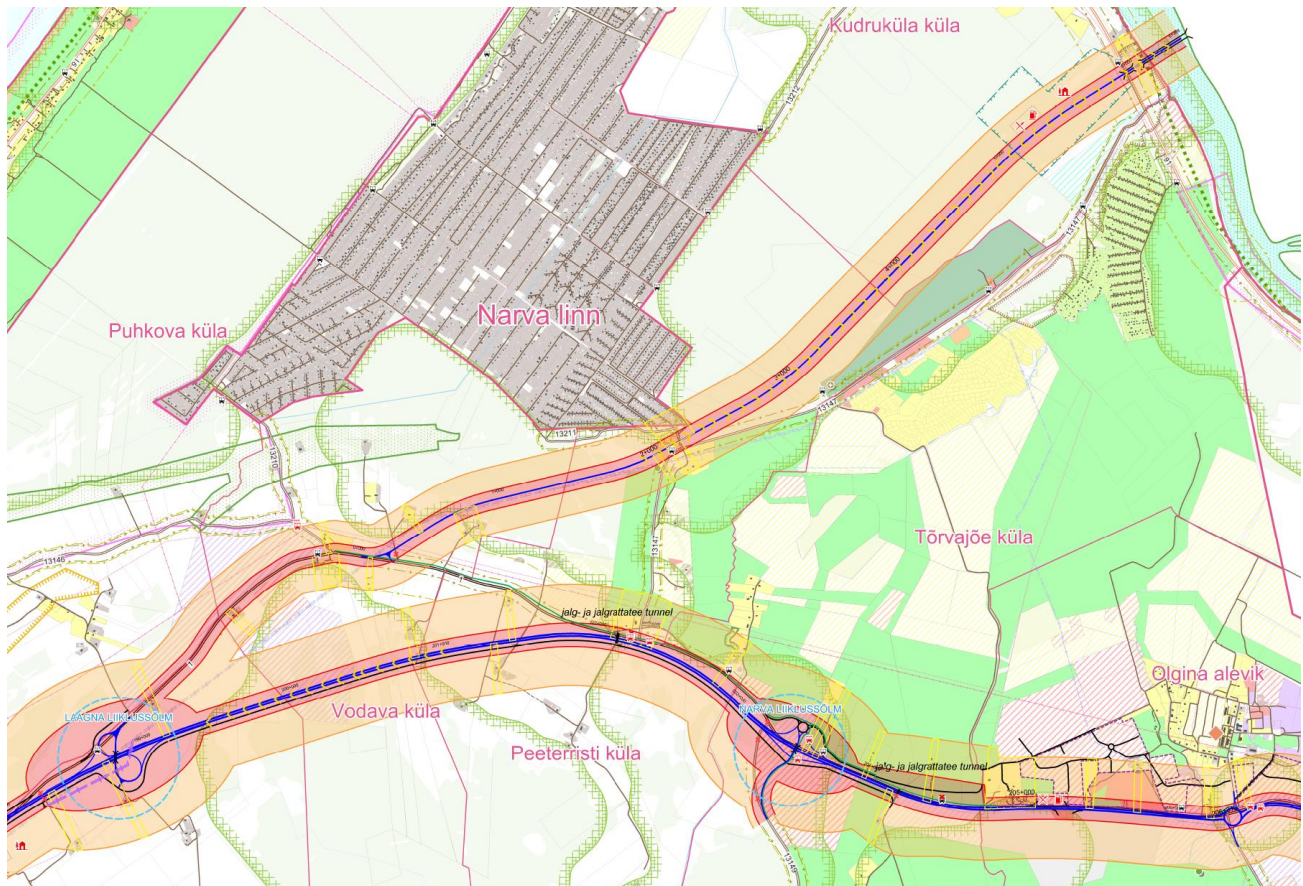
Valitud trassi asukoht **alguspunktiga Vodava** loob ühenduse Tallinn-Narva maantee ja Riigikülaga vahel III klassi maantee kaudu. Trass kulgeb põhjapool olemasolevat Peeterristi-Kudruküla kõrvalmaanteed uues asukohas (esialgsete variantide 8C ja 8D vahepealne variant).

Võrdluse käigus kaaluti võimalust rajada III klassi maantee alguspunktiga Peeterristi (lõik 8D) ning Vodava-Meriküla ristmik (lõik 8C, vastavalt esialgsele projektile). Võrdluse tulemusena koostati eskiislahendus vastavalt variandile 8D. Teemaplaneeringu eskiislahenduse avalikustamise etapis esitati kohalike elanike poolt mitmeid ettepanekuid ja tähelepanekuid, mis tingisid vajaduse täpsustada esialgset eskiislahendust (lõik 8D). Kohalikud elanikud esitasid ettepaneku nihutada Laagna liiklussõlme 1,5 km idasuunas, eemale olemasolevatest elamutest ning juhtisid tähelepanu probleemidele seoses Peeterristi piirkonda kavandatud Narva tollipunkti liiklussõlme lahendusega. Narva tollipunkti liiklussõlm paiknes olemasolevatele hoonetele lähedal, millest tulenevalt osutuks tulevikus keerukas kõigi pöörete sooritamiseks vajalike rampide rajamine ning raskeveokid peaksid mahasõiduks põhimaanteelt kasutama ikkagi Narva liiklussõlme.

Ristmike lahenduse muutmise (Laagna liiklussõlme nihutamine ja Narva tollipunkti liiklussõlme ärajätmine) tulemusena osutus otstarbekaks kahe eritasandilise ristmiku asemele rajada üks, km 199 lähistel (Laagna liiklussõlm), millest tulenevalt muutus põhimõtteline lahendus piirkonnas ning variant 8D kaotas oma eelised. Võrreldes 8C ja 8D-ga, paikneb uus lahendus elamutest kaugemal, samuti lüheneb teekonna pikkus Jõhvi-Riigiküla suunal võrreldes variandiga 8D.

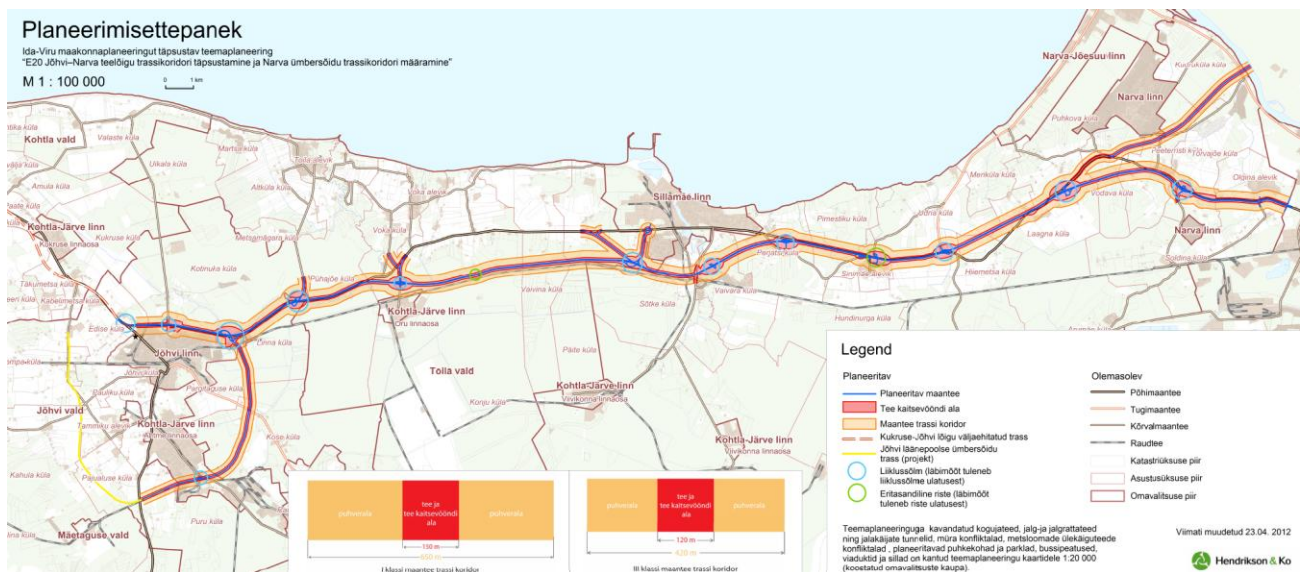
Arvestades kohalike elanike poolseid ettepanekuid ja tagasisidet, täpsustati Riigikülla suunduva III klassi maantee alguspunkti asukohta pärast eskiislahenduse tutvustamist. Vodava-Riigiküla ja olemasoleva põhimaantee ristmik on planeeritud samatasandilisena, millega ei kaasne ümberehitusi olemasoleval maanteel. Eelnimetatud asjaolu on tähtis, kuna lõigu 8 rajamise aeg sõltub suuresti Venemaaga sõlmitavatest kokkulepetest.





Joonis 12. Vodova- Riigiküla lõik, mis loob Riigiküla ühenduse Tallinn-Narva maanteega läbi III klassi maantee

Võrdlustulemusi ning arvestades kõiki teemaplaneeringu käigus koostatud uuringuid ning saadud seisukohti leiti Tallinn-Narva põhimaanteele sobivaim asukoht Jõhvi-Narva lõigul (vt joonis 2 Eelistatud trassi asukoht).



Joonis 13. Põhimaantee trassi asukoht

4 Planeeringulahendus

Põhimaantee trassi asukohavalik, sh Jõhvi põhja- ja idapoolse ja Sillamäe linna ümbersõidu ning Vodava-Riigiküla trassi koridori valik, toimus läbi avaliku planeeringuprotsessi keskkonnamõju strateegilise hindamise ja alternatiivsete trassilõikude võrdlemise tulemusena. Võrdlustulemusi ja kohalike omavalitsuste seisukohti arvestades määrati trassi asukoht maakonnaplaneeringu täpsustamises, mis kulgeb kas olemasoleva maantee koridoris või uues asukohas (vt trassi valiku põhjendusi pt 3 Käsitletavad maantee trassi koridori asukohaalternatiivid, nende võrdlus ja võrdlustulemuste põhjendus).

Maantee rekonstrueerimisega viiakse Jõhvi-Narva maanteelõik km 163,2 – 208,8 vastavusse I klassi maanteele esitatavatele nõuetele, Jõhvi idapoolne ümbersõit ja Vodava-Riigiküla teelõik III klassi maanteele esitatavatele nõuetele. Maantee rekonstrueerimise tee-ehitusprojektide koostamine toimub vastavalt käesoleva planeeringuga määratud trassi asukohale.

I klassi maantee (põhimaantee) väljaehitamisel rajatakse neljarealine sõidutee, kus vastassuunalised sõidurajad on eraldatud eraldusribaga, ristmikud on viidud eri tasapindadesse, tee peale- ja mahaõidu kohtade arv on viidud miinimumini (teele sõidetakse kiirendusraja kaudu ja teelt ära aeglustusraja kaudu). Kinnistutele ja majapidamistele juurdepääsu tagamiseks on rajatud kogujateed, jalakäijatele ja jalgratturitele liiklemiseks eraldi asetsevad jalg- ja jalgrattateed. Maantee ületamine kergliiklejatele on viidud eri tasapindadesse.

III klassi maantee puhul on valdavalt tegemist olemasoleva maantee remondi ja rekonstrueerimisega, mille käigus rekonstrueeritakse või rajatakse (uues asukohas) kaherealine sõidutee. Säilivad olemasolevad mahaõidud ja juurdepääsud kinnistutele ning perspektiivsete kogujateede vajadus puudub.

Käesoleva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu eesmärgiks on määrata põhimaantee trassi koridori asukoht. Lisaks trassi koridori asukoha määramisele määratakse teemaplaneeringuga liiklussõlmede ja ristete asukohad ning jalg- ja jalgrattateede ja tunnelite ning kogujateede, bussipeatuste ning parklate, puhkekohtade ja teenidusjaamade orienteeruvad asukohad. Tulenevalt maakonnaplaneeringu täpsustamist täpsustuvad eelnimetatud rajatise asukohad, samuti eritasandiliste liiklussõlmede lahendused ja sellest tulenev maa-ala suurus, tee-ehitusprojektiga. Hoonete asukohad täpsustatakse detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel detailplaneeringuga ja detailplaneeringu koostamise kohustusega alal projekteerimistingimustega ning ehitusprojekt koostatakse detailplaneeringu või projekteerimistingimuste alusel.

Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad, kus metsloomad võivad sattuda sõiduteele ning kus elamute- ja üldkasutatavate hoonete alal võib mürakoormus põhjustada lubatust kõrgemat mürataset. Ökoduktide ja -tunnelite ning müratõkkeseinte täpsed asukohad konfliktala sees või väljaspool seda, tuleb määrata tee-ehitusprojektiga, arvestades täpsemate uuringute tulemusi.

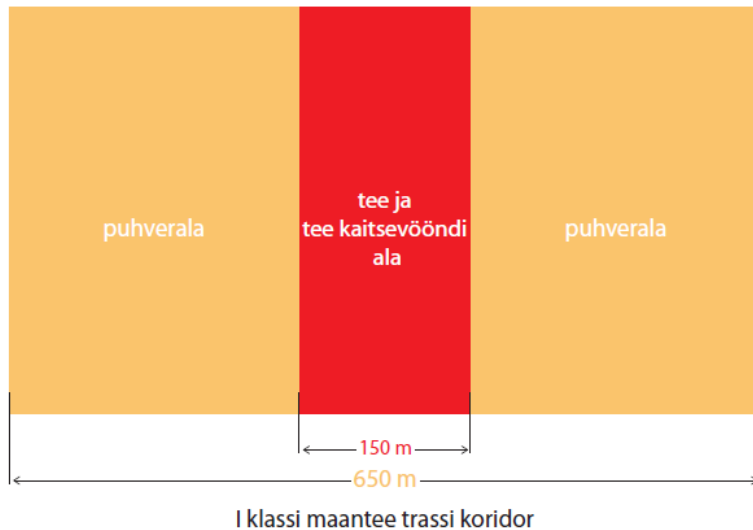
Põhimaantee ja III klassi maantee täpne asukoht tee ja tee kaitsevööndi alas (150 m või 120 m sees vastavalt maantee klassile) määratakse tee-ehitusprojektiga.

4.1 Valitud I klassi maantee trassi koridor

Planeeringuga on valitud I klassi maantee (põhimaantee) trassi koridori (puhverala välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga) asukoht, mille kogulaius I klassi maantee korral on 650 m. Trassi koridori sees paikneb tee ja tee kaitsevööndi ala 150 m (vt alljärgnev skeem), mis on määratud 75 meetrit mõlemale poole olemasoleva põhimaantee teljest. Teemaplaneeringuga ei laiendata tee kaitsevööndi ulatust (vastavalt *teeseadusele* on tee



kaitsevööndi ulatus 50 meetrit mõlemal pool sõiduraja telge), kuid teemaplaneeringu üldistusastmest tulenevalt reserveeritakse 50 meetri ulatuses teemaa ala, kus põhimaantee asukoht täpsustatakse tee-ehitusprojektiga (võimaldab vajadusel tee nihkumist 50 meetri sees).



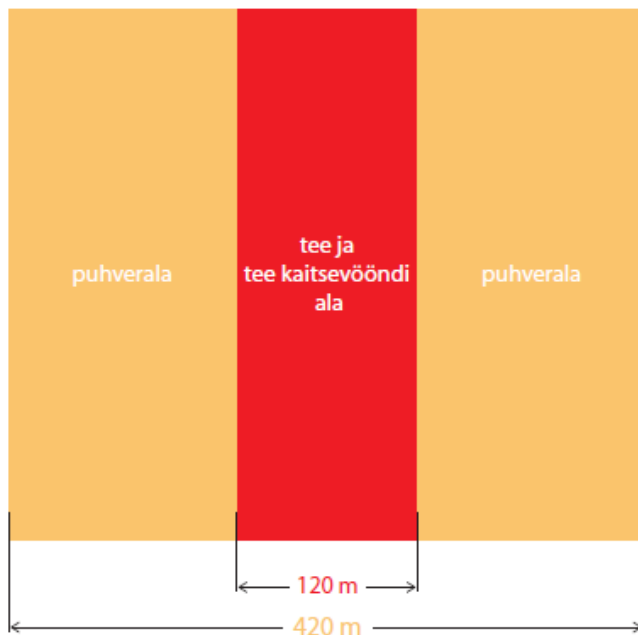
Skeem 1. I klassi maantee trassi koridor, kus puhverala välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga

Planeeringuga kavandatud maantee koos kõigi tee ehitamiseks ja kasutamiseks vajalike rajatistega (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgteed jne) tuleb üldjuhul ehitada planeeringu põhijoonisel esitatud tee ja teekaitsevööndi alale. Põhimaantee täpne asukoht 150 meetri laiuse tee ja tee kaitsevööndi ala sees, tee tehnilised näitajad ja sellest tulenevad piirangud (tee kaitsevööndi ja sanitaarkaitse vööndi ulatused, omandatava tee ulatus) täpsustatakse hilisemate tee-ehitusprojektidega.

Maade kasutamise- ja ehitustingimused teemaplaneeringuga määratud põhimaantee trassi koridoris ning tee ja teekaitsevööndi alas on esitatud pt 4.6 Maade kasutamise- ja ehitustingimused planeeritud maantee trassi koridoris, liiklussõlmedes ja teistel planeeringu elluviimiseks vajalikel aladel.

4.2 Valitud Jõhvi idapoolse ümbersõidu ja Vodava- Riigiküla trassi koridorid

Planeeringuga on määratud Jõhvi idapoolse ümbersõidu (kulgeb osaliselt Jõhvi-Vasknarva tugimaanteel) ja Vodava-Riigiküla (Narva ümbersõit) trasside koridoride (puhverala välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga) asukohad vastavalt III klassi maanteele esitatavatele nõuetele. III klassi maantee trassi koridori laius on 420 m. Trassi koridori sees paikneb tee ja tee kaitsevööndi ala 120 m (vt alljärgnev skeem), mis on määratud 60 meetrit mõlemale poole olemasoleva põhimaantee teljest. Teemaplaneeringuga ei laiendata tee kaitsevööndi ulatust (vastavalt teeseadusele on tee kaitsevööndi ulatus 50 m mõlemal pool sõiduraja telge), kuid teemaplaneeringu üldistusastmest tulenevalt reserveeritakse 20 meetri ulatuses teemaa ala, kus põhimaantee asukoht täpsustatakse tee-ehitusprojektiga (võimaldab vajadusel tee nihkumist 20 meetri sees).



III klassi maantee trassi koridor

Skeem 2. III klassi maantee trassi koridor, kus puhverala välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga

Planeeringuga kavandatav III klassi maantee koos kõigi tee ehitamiseks ja kasutamiseks vajalike rajatistega (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgtee jne) tuleb üldjuhul ehitada planeeringu põhijoonisel esitatud tee ja teekaitsevööndi alale. Maantee täpne asukoht 150 meetri laiuse tee ja tee kaitsevööndi ala sees, tee tehnilised näitajad ja sellest tulenevad piirangud (tee kaitsevööndi ja sanitaarkaitse vööndi ulatused, omandatava tee ulatus) täpsustatakse hilisemate tee-ehitusprojektidega.

Maade kasutamise- ja ehitustingimused tee trassi koridoris, tee ja tee kaitsevööndi alas on esitatud pt 4.6 Maade kasutamise- ja ehitustingimused planeeritud trassi koridori, liiklussõlmede ja teistel planeeringu elluviimiseks vajalikel aladel.

4.3 Maade kasutamine planeeritud maantee trassi koridoris ning trassi asukoha kandmine kohaliku omavalitsuse üldplaneeringusse

Kuna Tallinn-Narva põhimaantee näol on tegemist riigi ühe olulise põhimaanteega, on liikumisvõimaluste parandamine ja kiire ühenduse tagamine regioonide vahel oluline ja vajalik riigi üldise arengu seisukohalt avalikust huvist lähtuvalt. Teemaplaneeringuga põhimaantee trassi koridori rajamiseks vajaliku maa-ala reserveerimine loob võimaluse riigi ühe olulise põhimaantee rekonstrueerimiseks ja selle väljaehitamiseks. Seetõttu tuleb tulevikus üld-, detail- ja teemaplaneeringute koostamisel ning projekteerimistingimuste väljastamisel trassi koridori asukoha ja seal kehtivate tingimustega arvestada. Oluline on järgida, et trassi koridoris ja selle läheduses lubatakse üksnes tegevusi, mis ei välista põhimaantee ja selle toimimiseks vajalike rajatiste väljaehitamise võimalust. Teemaplaneeringuga määratud trassi koridori asukoht kantakse üldplaneeringusse.

Teemaplaneeringu elluviimiseni võib jätkuda olemasolev maakasutus vastavalt senisele sihtotstarbele. Trassi koridoris järgnevate planeeringute koostamisel või projekteerimistingimuste väljastamisel arvestatakse täpsemate maa-alade kasutamise- ja



ehitustingimuste määramisel käesoleva teemaplaneeringuga määratud põhimaantee trassi koridori ja põhimaantee toimimiseks vajalike rajatiste asukohaga ning teemaplaneeringuga seatud maa-alade kasutamise- ja ehitustingimusi. Käesoleva teemaplaneeringuga sätestatud maa-alade kasutamise- ja ehitustingimused planeeritud maantee trassi koridoris, liiklussõlmedes ja teistel planeeringu elluviimiseks vajalikel aladel on esitatud käesoleva dokumendi pt 4.6.

Maavaravarude paiknemisel trassi koridoris toimub geoloogiliste uuringute lubade ja maavaravarude kaevandamis lubade taotlemine ja väljastamine õigusaktides sätestatud korras ja tingimustel. Enne üldgeoloogilise uurimistöö loa ja uuringuloo ning enne maavara kaevandamise loa andmist või selle muutmise menetlemise algatamist maa-alale, kuhu käesoleva teemaplaneeringuga on määratud põhimaantee trassi koridor või põhimaantee toimimiseks vajalikud rajatised, on eelnimetatud lubade väljastamisel kohustus teavitada Ida-Viru Maavalitsust ja Maanteeametit menetluse algatamisest ja küsida eelnimetatud ametkondade kirjaliku kinnitust. Kirjalik kinnitus on vajalik veendumaks, et lubade väljastamine või muutmine ei ole vastuolus riigi huviga lähtudes käesoleva teemaplaneeringu eesmärgist.

Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad põhimaantee trassil, kus on metsloomade väljakujunenud liikumiskoridorid. Konfliktalad paiknevad valdavalt rohevõrgustiku alal ning on metsloomade ülekäiguteid tagavate rajatiste (ökoduktide ja/või -tunnelite) orienteeruvaks asukohaks. Maavaravarude paiknemisel põhimaantee trassi koridoris ja selle lähialal, mis kattub rohelise võrgustiku alaga, ei tohi tegevus ohustada rohelise võrgustiku toimimist ja sidusust.

Teemaa võõrandamine toimub tee-ehitusprojekti alusel. Tee-ehitusprojektiga määratakse teemaa piir ja võõrandatava maa-ala täpne ulatus ning täpsustub tee kaitsevööndi ja tee sanitaarkaitse vööndi välispiir.

4.4 Maanteega seotud rajatised

4.4.1 Ristmikud ning peale- ja mahasõidud

Planeeringuga on määratud ristmike (liiklussõlmede) asukohad maakonnaplaneeringu täpsusastmes.

Et tagada parim võimalik liiklusohutus, on põhimaantee rekonstrueerimisel rajatavad ristmikud kavandatud eritasandilised (eritasandilised liiklussõlmed), välja arvatud kaks ringristmikku enne Narva linna ning ringristmik Jõhvi idapoolse ümbersõidu ja Jõhvi-Kose tugimaantee ristmikul. Ristmike asukohtade määramisel on lähtutud kohalikest tingimustest ja majanduslikest kaalutlustest, arvestades olemasoleva teedevõrgu ja selle rekonstrueerimise vajadusega. Eritasandiliste ristmike peale- ja mahasõitude kaudu tagatakse juurdepääsud linnadele ja asustusaladele ning ühendused teiste riigiteedega.

Teemaplaneeringuga on kavandatud eritasandilised ristmikud järgmiselt:

1. Jõhvi 2. liiklussõlm km 164
2. Jõhvi 3 liiklussõlm km 166
3. Toila liiklussõlm km 169
4. Voka liiklussõlm km 173
5. Sillamäe liiklussõlm km 182
6. Vaivara liiklussõlm km 185
7. Perjatsi liiklussõlm km 188
8. Udria liiklussõlm km 194
9. Laagna liiklussõlm km 199
10. Narva liiklussõlm km 204
11. Jõhvi idapoolsel ümbersõidul Ahtme liiklussõlm km 6



Lisaks tuleb ümber ehitada Jõhvi 1. liiklussõlm. Jõhvi 1. liiklussõlme viadukti aluse ava laius on nelja raja jaoks liiga kitsas, probleemi lahendamine on võimalik ristmiku rampide ja viadukti väikeses mahus ümberehitusega. Liiklussõlme rampidest välja jäävas osas puudub ümberehitusteks vajadus.

Ristumiskohad (ristmik ja mahasõit) tuleb rajada vabale hea nähtavusega alale ja sõidueesõigusega tee sirgele lõigule.

Sõiduteega külgnevale kinnistule, sealhulgas parklasse, puhkekohta, teenindusjaama ja muule teega külgnevale alale kavandatud sissesõidu ja sealt väljasõidu tee, mis kinnistut ei läbi, on mahasõit.

4.4.2 Risted, sillad ja viadukid

Planeeringuga on määratud ristete ning sildade ja viaduktide asukohad maakonnaplaneeringu täpsusastmes.

Risted on kavandatud ristmike vahelistel aladel, mis on põhimaantee lõikumiskohad ristuva teedega. Ristete kaudu tagatakse ühendus kahel pool põhimaanteed asuvate alade vahel, kuid puudub võimalus siirduda põhimaanteele.

Teemaplaneeringuga on kavandatud risted järgmiselt:

1. Konju riste km 176
2. Sinimäe riste km 191

Teemaplaneeringu realiseerumisel ja I klassi maantee väljaehitamisel suletakse raudteeületuskoht Lõuna-Vaivana teel. Ühendus raudteest lõunapool asuvate maaüksustega tagatakse Konju riste kaudu. Konju riste väljaehitamisega ning Lõuna-Vaivana raudteeületuskoha sulgemisega samaaegselt tuleb rekonstrueerida raudteest lõunas asuv teedevõrk maaüksustele juurdepääsu tagamiseks.

Viaduktid (kuivmaasillad) on kavandatud üle tee või raudtee kulgemiseks ning sillad vooluveekogu ületamiseks. Teemaplaneeringuga on Jõhvi-Narva teelõigul kavandatud 3 silda Pühajõe ületamiseks kilomeetritel 166,6, 169 ja 172,1.

4.4.3 Ühistransport

Bussiliiklus on korraldatud nii põhimaantee kui kohalike maanteede võrgustiku kaudu. Põhimaantee koos eritasandiliste ristmikega tagab sujuva ja kiire ühenduse oluliste keskuste ja sihtpunktide (Jõhvi, Sillamäe, Narva) vahel, kohalike maanteede võrgustik aga väiksemate asustusalade ja hajakülade vahel.

Planeeringuga on määratud ühistranspordi bussipeatuste asukohad lähtuvalt ühistranspordi iseloomust ja sõidu sihtkohast. Ühistransport, mis sõidab mööda põhimagistraali (nt riigisisene kaugbussiliin) ja tagab kiire ühenduse suuremate keskuste vahel, peatub eritasandilise ristmiku rambil või äärmisel juhul bussitaskus.

Ühistransport, mis kulgeb mööda kohalikku teedevõrku (nt linna- ja maakonnaliin, koolibuss) ning tagab juurdepääsu väiksematele asustusaladele ja hajaküladele, peatub kohalike teede ääres. Kohalike teede ääres asuvate bussipeatuste asukohti üldjuhul käesoleva teemaplaneeringuga ei muudeta. Vajadusel muudetakse bussipeatuse asukohta uue põhimaantee ja liiklussõlmede väljaehitamise järgselt vastavalt tee eelprojektile ja



muudatustele liikluskorralduses. Kui tulenevalt liikluskorraldusest jääb olemasolev bussipeatus suletavale teelõigule, tuleb tee-ehitusprojekti käigus ette näha bussipeatus uues asukoht arvestades ühistranspordi liikumismarsruudiga.

4.4.4 Jalg- ja jalgrattateed

Jalg- ja jalgrattateede ja tunnelite kavandamine on vajalik, et tagada jalakäijatele ja kergliiklejatele ohutu liiklemisvõimalus liikumisel sihtpunktist sihtpunkti. Jalg- ja jalgrattateede olemasolu aitab vältida liiklusohtlike olukordi ja liiklusõnnetusi. Jalg- ja jalgrattateede ja tunnelite asukoha määramisel on lähtutud asustuse ning elanikele oluliste sihtpunktide paiknemisest.

Jalg- ja jalgrattateede võrgustiku moodustavad käesoleva teemaplaneeringuga kavandatud jalg- ja jalgrattateed ning olemasolevad väiksemad kohalikud teed, mis võimaldavad jalakäijatel ja kergliiklejatel ohutult liigelda. Piirkondades, kus põhimaantee trass kulgeb läbi või mööda suurematest linnadest ja asustusaladest ning trassi lähipiirkonnas puudub kohalike teede võrgustik, on kavandatud jalg- ja jalgrattateed jalakäijatele ja kergliiklejatele ohtuks liiklemiseks ning tunnelid sõidutee ohutuks ületamiseks.

Käesoleva teemaplaneeringuga kavandatud jalg- ja jalgrattateed jagunevad põhimõtteliselt kaheks, tulenevalt nende vajalikkusest põhimaantee toimimise tagamisel. Teemaplaneeringuga kavandatakse jalg- ja jalgrattateed, mis asuvad põhimaantee trassi koridoris ja mille väljaehitamine samaaegselt põhimaanteega on vajalik põhimaantee toimimiseks ja liiklusohutuse tagamiseks. Lisaks on kavandatud jalg- ja jalgrattateed, mis asuvad põhimaantee trassi koridorist väljas, ei ole otseselt vajalikud põhimaantee toimimiseks, kuid vajalikud ohutuks ja turvaliseks liiklemiseks sihtpunktist sihtpunkti ning jalg- ja jalgrattateede võrgustiku sidususe tagamiseks. Need jalg- ja jalgrattateed on kaardil tähistatud eraldi leppemärgiga.

Teemaplaneeringuga on kavandatud jalg- ja jalgrattateede tunnelid järgmiselt:

1. põhimaantee trassi ja V. Härma tänava ristumiskoht km 163 (Jõhvi vald)
2. põhimaantee trassi ja Sillamäe-Sinimäe kõrvalmaantee ristumiskohta km 187,2 (Vaivara vald)
3. põhimaantee trassi ja Sillamäe ning Sinimäe vahelise terviseraja ristumiskohta km 189 (Vaivara vald)
4. Sinimäe piirkonda km 191 (Vaivara vald)
5. Laagna piirkonda km 197 (vaivara vald)
6. Peeteristi piirkonda km 202,1 (Vaivara vald)

Lisaks kavandatud tunnelitele ning jalg- ja jalgrattateedele, millega on arvestatud ristmike lahenduste korral, tuleb tagada jalakäijale ja kergliiklejatele võimalus põhimaantee ohutuks ületamiseks ka nende eritasandiliste ristmike ja ristete kaudu, kuhu eraldi jalg- ja jalgrattateede väljaehitamist ei kavandata. Ohutu maantee ületamise võimalusega tuleb arvestada ristmike lahenduste väljatöötamisel ja projekteerimisel.

Jõhvi linna läbivas lõigus on jalg- ja jalgrattateed kavandatud kahele poole põhimaanteed põhimaanteega paralleelselt, mis on loogiliseks jätkuks Jõhvi-Kukruse teelõigu väljaehitamisel rajatud jalg- ja jalgrattateele. Sõidutee ületamise võimalused on tagatud eritasandiliste ristmike ning km 163 kavandatud tunneli kaudu. Jõhvi linna piirilt edasi Toila suunal (Linaküla piirkond) on kavandatud jalg- ja jalgrattatee ühele poole põhimaanteed põhimaanteega paralleelselt kuni Toila ristmikuni (Toila liiklussõlme üleselt kuni ristumiseni Kõrve-Toila teega), mis tagab liiklusohutuse suure liiklussagedusega maanteelõigul.



Jõhvi idapoolse ümbersõidu ja Jõhvi-Kose tugimaantee ristmikul (kavandatud ringristmik) tuleb tagada kergliiklejale ohutu maantee ületamine. Jalg- ja jalgrattatee täpne asukoht ja lahendus lahendatakse tee-ehitusprojektiga.

Põhimaanteest põhjapool Kotinuka ja Uikala suunal tagab Jõhvi ja Toila vaheline olemasolev kohalik teedevõrk (Jõhvi-Uikala kõrvalmaanteed, väiksemaid kohalike teed) jalakäijatele ja kergliiklejatele ohutu ühenduse linnast põhjapool asuvate asustusaladega, seega puudub selles piirkonnas vajadus eraldi jalg- ja jalgrattateede rajamiseks.

Põhimaantee lõigul, kus maantee kulgeb raudteekoridoris, jalg- ja jalgrattateede vajadus puudub, kuna olemasolev põhimaantee, mis jääb uue maantee rajamise järgselt täitma eelkõige kogujatee ülesannet, tagab ohutuma liiklemisvõimaluse ka jalakäijatele ja kergliiklejatele.

Sillamäe piirkonnas, tulenevalt asustuse paiknemisest, liiklussagedusest ja väljakujunenud sihtkohtadest, on kavandatud jalg- ja jalgrattateed Sillamäe – Vaivara ja Sillamäe – Viivikonna kõrvalmaanteede äärde. Sillamäe linna ja Vaivara liiklussõlme vaheline ühendus läbi kavandatava jalg- ja jalgrattatee tagab ohutu liiklemisvõimaluse ka ühistranspordi kasutajatele. Sillamäe – Vaivara ja Sillamäe – Viivikonna piirkonda kavandatud kergliiklusteed asuvad väljaspool põhimaantee trassi koridori ning ei ole ilmtingimata vajalikud põhimaantee toimimiseks, küll jalakäijatele ja kergliiklejatele ohutuks liiklemiseks ja jalg- ja jalgrattateede võrgustiku sidususe tagamiseks.

Perjatsi liiklussõlme piirkonda kavandatud jalg- ja jalgrattatee ning tunnel tagavad ohutu ja mugava liikumisvõimaluse nii ühistranspordi kasutajatele kui liiklejatele suunal Sinimäe – Sillamäe. Perjatsi liiklussõlmest Sinimäe suunas eraldi jalg- ja jalgrattateede rajamise vajadus puudub, kuna alternatiivne liikumisvõimalus on tagatud Sillamäe – Sinimäe kõrvalmaantee kaudu.

Tulenevalt asustuse paiknemisest ja iseloomust ning rasketranspordi liikumisteest on jalg- ja jalgrattatee kavandatud Peeterristi ja Tõrvajõe piirkonda, põhjapool olemasolevat põhimaanteed, et tagada jalakäijatele ja kergliiklejatele ohutu ja mugav liikumine. Olgina ja Soldina piirkonnas on jalg- ja jalgrattatee juba rajatud, mis tagab piirkonna ühenduse Narva linnaga.

4.4.5 Kogujateed

Põhimaantee rekonstrueerimisel I klassi maanteeks suletakse mahasõidud ja juurdepääsud maanteega piirnevatele kinnistutele ja majapidamistele, et tagada sõidu sujuvus ja liiklusohutus. Juurdepääsude sulgemisega samaaegselt lahendatakse ja korraldatakse koheselt ka juurdepääs maaüksustele või aladele kogujateede ja eritasandiliste ristmike kaudu. Suletavad mahasõidud ja juurdepääsud on kaardil vastava leppemärgiga tähistatud.

Kogujateede kavandamine on vajalik juurdepääsu tagamiseks küladele, kinnistutele, üksikutele majapidamistele ning parklatele ja puhkekohtadele ning tanklatele ja teenindusjaamadele. Peale- ja mahasõidud kogujateedele lahendatakse eritasandiliste ristmike kaudu. Trassi lõikudel, kus põhimaantee rajatakse uude asukohta, jääb kogujatee ülesannet täitma eelkõige tänane olemasolev põhimaantee.

Jõhvi linna osas kavandatakse kogujatee paralleelselt põhimaanteega Jõhvi 2. liiklussõlmest idasuunas, et tagada maanteest lõunapool asuvate alade juurdepääs põhimaanteele läbi eritasandiliste ristmiku. Kogujatee peale- ja mahasõidud korraldatakse Jõhvi 2. ja Jõhvi 3. liiklussõlmede kaudu. Olemasolev põhimaantee Jõhvi 3. liiklussõlme piirkonnas jääb osaliselt



täitma kogujatee ülesannet (Linaküla elamute piirkonnas), liiklussõlme maa-alal see likvideeritakse põhimaantee rekonstrueerimisega.

Jõhvi linna territooriumil suletakse põhimaanteelt mahasõidud järgmistele teedele ja tänavatele:

1. V. Härma tänavale – juurdepääs põhimaanteele on lahendatud Jõhvi-Kukruse teeprojektiga Jõhvi 1. liiklussõlme kaudu
2. Side ja Ristiku tänavatele – juurdepääs põhimaanteele Jõhvi 1. liiklussõlme kaudu, kasutades olemasolevat tänavavõrku
3. Oja tänavale – juurdepääs põhimaanteele on lahendatud Jõhvi 1. ja 2. liiklussõlme kaudu, kasutades olemasolevat tänavavõrku (Muru, Jaama, Ristiku vm)
4. Põllu tänavale – ühendatud kavandatava kogujatee kaudu Jõhvi 2. ja 3. liiklussõlmega
5. Linda tänavale – ühendatud kavandatava kogujatee kaudu Jõhvi 2. ja 3. liiklussõlmega
6. Kruusa tänavale – ühendatakse kavandatava kogujatee kaudu Jõhvi 3. liiklussõlmega
7. põhimaanteelt juurdepääsutee Narva mnt 141 ja Narva mnt 143 kruntidele – liiklus suunatakse Narva mnt 139 läbisõidutee krundi või maanteelega paralleelselt kavandatud kogujatee kaudu Narva mnt-le, mis ühendatakse Jõhvi 3. liiklussõlme lõunapoolse ringteega
8. lisaks eeltoodule seni kasutuses olevad üksikud mahasõidud kinnistutele

Lõigul, kus põhimaantee trass kulgeb raudteekoridoris, toimib kogujateena praegune põhimaantee, millest tulenevalt on sellel lõigul uute kogujateede rajamise vajadus minimaalne.

Teemaplaneeringu realiseerumisel ja I klassi maantee väljaehitamisel suletakse raudteeületuskoht Lõuna-Vaivana teel. Ühendus raudteest lõunapool asuvate maaüksustega tagatakse Konju riste kaudu. Konju riste väljaehitamisega ning Lõuna-Vaivana raudteeületuskoha sulgemisega samaaegselt tuleb rekonstrueerida raudteest lõunas asuv teedevõrk maaüksustele juurdepääsu tagamiseks.

Sillamäelt Sinimäeni täidab kogujatee ülesannet Sillamäe-Sinimäe kõrvalmaantee.

Sinimäe ja Narva vahelisel trassilõigul on juurdepääsu tagamiseks põhimaanteele kogujateede vajadus suurem, tulenevalt eelkõige asustuse paiknemisest ja teedevõrgu iseloomust (olemasolevate kohalike teede puudumine). Sinimäe riste ja Udria liiklussõlme ühendamine läbi kogujatee põhjapool põhimaanteed tagab juurdepääsu kinnistutele ja majapidamistele ning samas ohutuma liiklemisvõimaluse jalakäijale ja kergliiklejale Sinimäelt Udria ja Narva-Jõesuu suunal.

Kogujateega korraldatakse ühendus Laagna, Vodava ja Peeterristi küla maanteest lõunapool paiknevatel aladel, mille peale- ja mahasõidud korraldatakse Laagna ja Narva liiklussõlme kaudu. Tõrvajõe küla põhja- ja lõunapoolsete alade ühendamine kogujateedega tagab juurdepääsu põhimaanteele Narva liiklussõlme kaudu.

Olgina ja Soldina küla piirkonnas uute kogujateede rajamise vajadus puudub. Asukohast tulenevalt on piirkond suhteliselt hästi väljaarendatud, selle väljaarendamise käigus on detailplaneeringutega juba planeeritud juurdepääsud põhimaanteele.

4.4.6 Parklad ja puhkekohad

Liiklusohutuse ja sõidu sujuvuse tagamiseks on I klassi maanteel peatumine ja parkimine keelatud. Peatumiseks, sh puhkamiseks, on planeeringuga määratud parklate ja puhkekohtade asukohad selleks sobivates kohtades. Parklate ja puhkekohtade asukohtade ja maa-ala määramisel on arvestatud eelkõige olemasoleva asustuse, looduslike tingimuste, teedevõrgu ning transiitliiklusest tulenevate vajadustega.



Perspektiivsete parklate ja puhkekohtade asukohad on määratud:

1. Jõhvi vallas km 164
2. Perjatsi külas km 187
3. Laagna külas km 198
4. Riigiküla külas.

Kõikidele teemaplaneeringuga määratud võimalikele puhkealadele tuleb tagada avalik kasutus ja juurdepääs, puhkekohad varustada istepinkide ja laudadega ning korraldada regulaarne jäätmevedu. Jõhvi vallas km 164 kavandatud parkla kavandatakse teekasutajale tasuta kasutamiseks.

Parklate, puhkekohtade ja teiste teega seotud rajatiste rajamine on võimalik pärast tee-ehitusprojekti kinnitamist, millega täpsustub nii põhimaantee kui selle toimimiseks vajalike rajatiste asukoht.

4.4.7 Tanklad ja teenindusjaamad

Tankimisvõimaluseks ning liiklejatele kvaliteetse ja mugava teenuse kättesaadavuse tagamiseks (toitlustus, autotarvikute müük jne) on planeeringuga määratud tanklate ja teenindusjaamade asukohad selleks sobivates kohtades. Tanklate ja teenindusjaamade asukohtade ja maa-ala määramisel on arvestatud eelkõige looduslike tingimuste, teedevõrgu ning transiitliiklusest tulenevate vajadustega.

Tallinn-Narva maantee Jõhvi-Narva lõigul võib perspektiivis tanklaid ja teenindusjaamu rajada järgmistes asukohtades:

1. Jõhvi vallas km 164
2. Sinimäe alevikus km 191
3. Laagna külas km 198
4. Olgina külas km 205
5. Riigiküla külas.

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.

Tanklate ja teenindusjaamade rajamisel tuleb arvestada ka perspektiivis elektriautode kasutuselevõttuga. Lähtuda tuleb põhimõttest, et elektriautode laadimise võimaldamiseks luuakse teenindusjaamade võrgustik.

Tanklate, teenindusjaamade ja teiste teega seotud rajatiste rajamine on võimalik pärast tee-ehitusprojekti kinnitamist, millega täpsustub nii põhimaantee kui selle toimimiseks vajalike rajatiste asukoht.



4.4.8 Metsloomade ülekäigurajad

Metsamassiivide ja looduslike aladega piirnevatel maanteelõikudel tuleb arvestada metsloomade liikumisteedega ja võimalusega, et metsloomad satuva sõiduteele.

Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad (kantud vastava leppemärgiga kaardile) põhimaantee trassil, kus metsloomad, kasutades seni väljakujunenud liikumiskoridore, võivad sattuda sõiduteele. Konfliktalad on metsloomade ülekäiguteid tagavate rajatiste orienteeruvaks asukohaks. Metsloomade liikumisvõimaluste tagamiseks ja parandamiseks vajalike ökoduktide ja/või -tunnelite asukohad konfliktala sees või väljas määratakse tee-ehitusprojektiga, arvestades nii suurulukite kui pisiimetajate liikumisvajadustega. Selleks tuleb tee-ehitusprojekti ja KMH raames läbi viia täpsemad uuringud, et määrata loomade selleks hetkeks väljakujunenud liikumisteed ning määratleda leevendavad meetmed.

Teemaplaneeringuga määratud konfliktalad paiknevad valdavalt roheline võrgustiku alal, kus põhimaantee trassi koridor läbib ulatuslikumaid või väiksemaid metsamassiive. Trassi koridoriga külgnevate metsamajandusmaade majandamisel tuleb arvestada roheline võrgustiku toimimise ja sidususe säilitamise vajadusega ning säilitada metsamassiivid võimalikult suures ulatuses. Lubatud ei ole ulatuslik lageraie maanteega külgnevatel aladel.

4.4.9 Müratõkkeseinad

Põhimaanteel kulgevast liiklusest põhjustatud mürakoormusest põhimaanteega külgnevatel elamu- ja üldkasutatavatel aladel kaasneb vajadus müratõkkeseinte rajamiseks, et takistada liiklusrüüa levikut.

Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad maantee trassil, kus elamute- ja üldkasutatavate hoonete alal võib maanteel kulgevast liiklusest tulenev mürakoormus põhjustada lubatust kõrgemat mürataset. Konfliktalade määratlemisel on lähtutud juba olemasolevate elamute ja üldkasutatavate hoonete ning kohalike omavalitsuste kehtestatud detailplaneeringutega kavandatud arendusalade paiknemisest maanteega külgnevatel aladel puhverala ulatuses.

Konfliktalad tähistavad müratõkkerajatiste orienteeruvaid asukohti, nende täpsed asukohad ja lahendused tuleb määrata tee-ehitusprojektiga. Konfliktkohtades on vajalik läbi viia detailsemad analüüsid (rüüa modelleerimine) tee-ehitusprojekti ja selle KMH raames.

4.4.10 Tehniline infrastruktuur

Maantee all või kohal paiknev ning sellega paralleelselt kulgev või lõikuv tehnilise infrastruktuuri osa tuleb projekteerida vastavalt selle tehnovõrgu projekteerimismääradele ja -standardile. Tehnovõrkude kavandamisel tuleb juhinduda nende paigaldamise kaitsevööndite ulatusest. Rekonstrueeritavate ja uute tehnovõrkude (elektri-, side-, gaasi-, kütte-, vee- ja reoveetrassid) paigaldamisel trassi koridoris tuleb trassi asukoht eelnevalt kooskõlastada Maanteeametiga.

Tee-ehitusprojekti koostamise tuleb täpsustada olemasolevate tehnovõrkude täpsed asukohad ning arvestada nende kaitsevööndi ulatusega.

Trassi koridori piirkonnas asub C- ja D kategooria gaasitorustik. D-kategooria gaasitorustik on Eesti Vabariiki maagaasiga varustavaks torustikuks Venemaa poolt ja koos Läti maa-aluse mahutiga mängib väga olulist rolli Läänemere regiooni maagaasiga varustamisel kui transiiditorustik. Teemaplaneering arvestab gaasitorustike asukohta ning nende kaitsevööndite ja ohutuskujadega. Mitmes lõigus kulgeb gaasitorustik paralleelselt planeeritud teega, arvestades gaasitorustiku kaitsevööndiga 10 meetrit torust vastavalt küttegaasi ohutuse



seadusele. Eesti Standardi EVS 884:2005 kohaselt on gaasitorustike ohutuskuja maanteeviaduktidest ja sildadest 50 meetrit. Kuna maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu näol on tegemist väga pikaajalise strateegilise planeerimisdokumendiga ning realiseerumise aeg ei ole teada, tuleb tee-ehitusprojekti koostamise käigus täpsustada gaasitorustike täpne asukoht ning arvestada gaasitorustike kaitsevööndi ja ohutuskujaga. Teemaplaneering määrab ülekandetorustiku uue koridori Laagna liiklussõlme piirkonnas, tagamaks gaasitorustiku 50 meetrine ohutuskuja maanteeviaduktist.

Tee-ehitusprojekti koostamise käigus tuleb täpsustada Riigikülas Narva jõe rajatava silla asukoht tee ja tee kaitsevööndi alas arvestades, et Vene Föderatsiooni normid näevad ette jõgede ületusel gaasitorustiku minimaalse kauguse sildadest 200 meetrit.

Liiklusohutuse tagamiseks tuleb tuulikud paigutada piisavale kaugusele maanteest. Nõutava vahekauguse määratlemisel tuleb arvestada tee klassi, liiklussagedust, piirkiirust, tuuliku tehnilisi omadusi (nt tiiviku jääklass) ja muid võimalikke liiklusohutusi mõjutavaid tingimusi. Põhiteedel, kus piirkiirus on 100 km/h või enam, on tuuliku soovitatav kaugus maantee telgjoonest 300 m. Riskianalüüsile tuginedes võib kaugus olla ka väiksem, mitte aga vähem kui tuuliku kogupikkus (torn + tiivik) ja maantee kaitsevöönd. Kurvis tuleb tuulikud paigutada väljapoole nähtavusala. Tuulik ei tohi piirata nähtavust tee kasutaja jaoks ega põhjustada otsasõiduvõimalusi³.

Tuulikuparkide ja üksikute tuulikute rajamisel teele lähemale kui 300 meetrit tuleb koostada visuaalsete mõjude eksperthinnang ning liiklusohutuse analüüs, et veenduda saavutatava olukorra liiklusohutuses.

4.5 Liikluse korraldamine

Põhimaantee rekonstrueerimise järgselt suletakse mahasõidud põhimaanteelt ning samatasandilised tee ületamise võimalused. Rekonstrueeritud põhimaantee kaudu tagatakse sujuv ühendus suuremate keskuste vahel. Juurdepääs suurematele keskustele tagatakse eritasandiliste ristmike peale- ja mahasõitude kaudu, juurdepääs väiksematele asustusaladele (külad, üksikud majapidamised, kinnistud) toimub kogujateede võrgustiku kaudu. Põhimaanteelt mahasõit ristmikule ja ristmikult pealesõit maanteele on lubatud üksnes parempöõretega. Põhimaanteele sõidetakse kiirendusraja kaudu ja teelt ära aeglustusraja kaudu.

Põhimaantee rekonstrueerimisel suletakse üksikud mahasõidud ja juurdepääsud maanteega piirnevatele kinnistutele ja majapidamistele, et tagada sõidu sujuvus ja liiklusohutus. Juurdepääsude sulgemisega samaaegselt lahendatakse ja korraldatakse koheselt ka juurdepääs maaüksustele või aladele.

Ristmike vahelistel aladel on kavandatud risted, mis on põhimaantee lõikumiskohad ristuva teedega. Ristete kaudu tagatakse ühendus kahel pool põhimaanteed asuvate alade vahel, kuid puudub võimalus siirduda põhimaanteele.

Kergliiklejate liiklemine sihtpunktist sihtpunkti on tagatud kas kohalike väiksemate teede või jalg- ja jalgrattateede ning maantee ületamine eritasandiliste ristete ja ristmike kaudu. Kus põhimaantee trass kulgeb uues asukohas, täidab olemasolev maantee eelkõige kogujatee ülesannet, kuid võimaldab ohutumalt liigelda ka jalakäijatel ja kergliiklejatel.

³ Tuulivoimalaohje. Ohje tuulivoimalan rakentamisesta liikenneväylien läheisyyteen. Helsinki 2012



Ühistransport, mis sõidab mööda põhimagistraali, peatub kas eritasandilise ristmiku rambil või kogujateel. Vajadusel võib täiendava peatuse rajada põhimaantee äärde, mis peab olema suletud taskuga.

Ühistransport, mis kulgeb mööda kohalikku teedevõrku, peatub kohalike teede ääres.

Põhimaantee rajamisega uues asukohas väheneb liikluskoormus tänasel maanteel, mida edaspidi kasutatakse eelkõige liiklemiseks väiksemate asustusalade ja hajakülade vahel ning kogujateena. Põhimaantee kulgemine raudteekoridoris võimaldab rasketranspordi ja transiitliikluse väljaviimist Sillamäe linnast.

Teemaplaneeringuga kavandatakse ümbersõidu koridorid tiheasustusaladelt möödumiseks. Teemaplaneeringuga kavandatud ümbersõitude realiseerimine on oluline raskeliikluse möödasaunamiseks tiheasustusaladelt.

4.6 Maade kasutamise- ja ehitustingimused planeeritud maantee trassi koridoris, tee ja tee kaitsevööndi alas, liiklussõlmedes ja teistel planeeringu elluviimiseks vajalikel aladel

Maade kasutamise- ja ehitustingimused teemaplaneeringuga määratud tee ja tee kaitsevööndi (150 meetri) alas

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.”

Maade kasutamise- ja ehitustingimused teemaplaneeringuga määratud trassi koridori puhveralas

Maantee trassi koridori puhveralas (mille välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga, vt pt 4.1 Skeem 1. I klassi maantee trassi koridor), on inimese elamine ja puhkamine autoliiklusega kaasnevate keskkonnamõjude tõttu tervisele ohtlik. Arendustegevuse kavandamisel tuleb arvestada maanteeliiklusest tulenevate mõjudega, nagu võimalik müra ja õhusaaste. Seetõttu **ei ole puhveralas soovitatav müra ja saastetundlike objektide rajamine**, va Jõhvi linna territooriumil ja käesoleva teemaplaneeringu kehtestamise hetkeks juba kehtestatud detailplaneeringu aladel.

Puhveralas on lubatud (seni hoonestamata maaüksusel) **uute müra ja saastetundlike objektide rajamine** ning **uute tootmisobjektide ja tee kasutaja teenindamiseks mõeldud äriobjektide rajamine** seni hoonestamata maaüksustele järgmistel tingimustel:



1. müra ja saastetundlike objektide ning tootmisobjektide ja tee kasutaja teenindamiseks mõeldud äriobjektide asukoha määramisel arvestatakse käesoleva teemaplaneeringuga määratud põhimaantee ja maanteega seotud rajatiste (kogujateed, jalg- ja jalgrattateed jne) asukohta. Juurdepääsu tagamiseks tuleb rajatavad objektid siduda kas olemasolevate või maantee trassi asukoha määramise käigus kavandatud kogujateedega. Kõik projekteerimistingimused (detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral, nt tootmishoonete laiendamine) ja detailplaneeringud (koostamise kohustuse korral) tuleb kooskõlastada Maanteeametiga, sh ajutine mahasõit juurdepääsu tagamiseks, mida kasutatakse põhimaantee trassi ja kogujateede väljaehitamiseni;
2. müra- ja saastetundlike objektide rajamisel, kui need asuvad väljaspool teemaplaneeringuga määratud konfliktalasid, võtab arendaja kasutusele normatiivsed müra- ja õhusaastet tagavad meetmed.

Puhveralas on lubatud olemasoleval õuealal olemasolevate hoonete laiendamine ja uute rajamine, kooskõlastamise vajadust Maanteeametiga kaalutakse (planeeringu koostamise korraldaja poolt) iga konkreetse üksikjuhtumi korral eraldi.

Juhul, kui põhimaantee trassi koridorist kaugemale jäävad arendusalad vajavad juurdepääsu põhimaanteele, tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada käesolevas teemaplaneeringus väljatöötatud lahendusega. Teemaplaneeringu lahendusega arvestamine tagab võimaluse põhimaantee trassi koridori väljaarendamiseks teemaplaneeringuga määratud tingimustel.

4.7 Kehtestatud detailplaneeringu muutmise vajadus

Teemaplaneeringu lahendus arvestab kehtestatud detailplaneeringute lahendustega, välja arvatud alljärgnevalt loetletud detailplaneeringute juurdepääsuteede lahenduste osa Jõhvi ja Vaivara valla territooriumil. Loetletud detailplaneeringutega määratud hoonestusala piire ja ehitusõiguse realiseerumist teemaplaneering ei piira.

Kui kehtestatud detailplaneeringu lahendusega on tagatud alale juurdepääsuvõimalus otse põhimaanteelt, võib määratud juurdepääsuteed kasutada põhimaantee väljaehitamiseni. Põhimaantee väljaehitamiseks samaaegselt ehitatakse välja kõik põhimaantee toimimiseks vajalikud rajatised, sealjuures kogujateed ning senised samatasandilised ristmikud likvideeritakse. Teemaplaneeringu realiseerumisega tagatakse põhimaanteele peale- ja mahasõit eritasandiliste ristmike ning juurdepääs detailplaneeringu aladele kogujateede ja tänavavõrgustiku kaudu.

Vastavalt teemaplaneeringu lahendusele vajavad juurdepääsutee osas muutmist järgmised kehtestatud detailplaneeringud Jõhvi linnas:

1. Jõhvi linnas, Lääne tn 1B detailplaneering
2. Tallinn-Narva maantee, Rakvere, Ristiku, A. H. Tammsaare tänavate vahelise maa-ala detailplaneering
3. Jõhvi linnas Narva mnt 141, 143, 143A ja 141E vahelise maa-ala detailplaneering

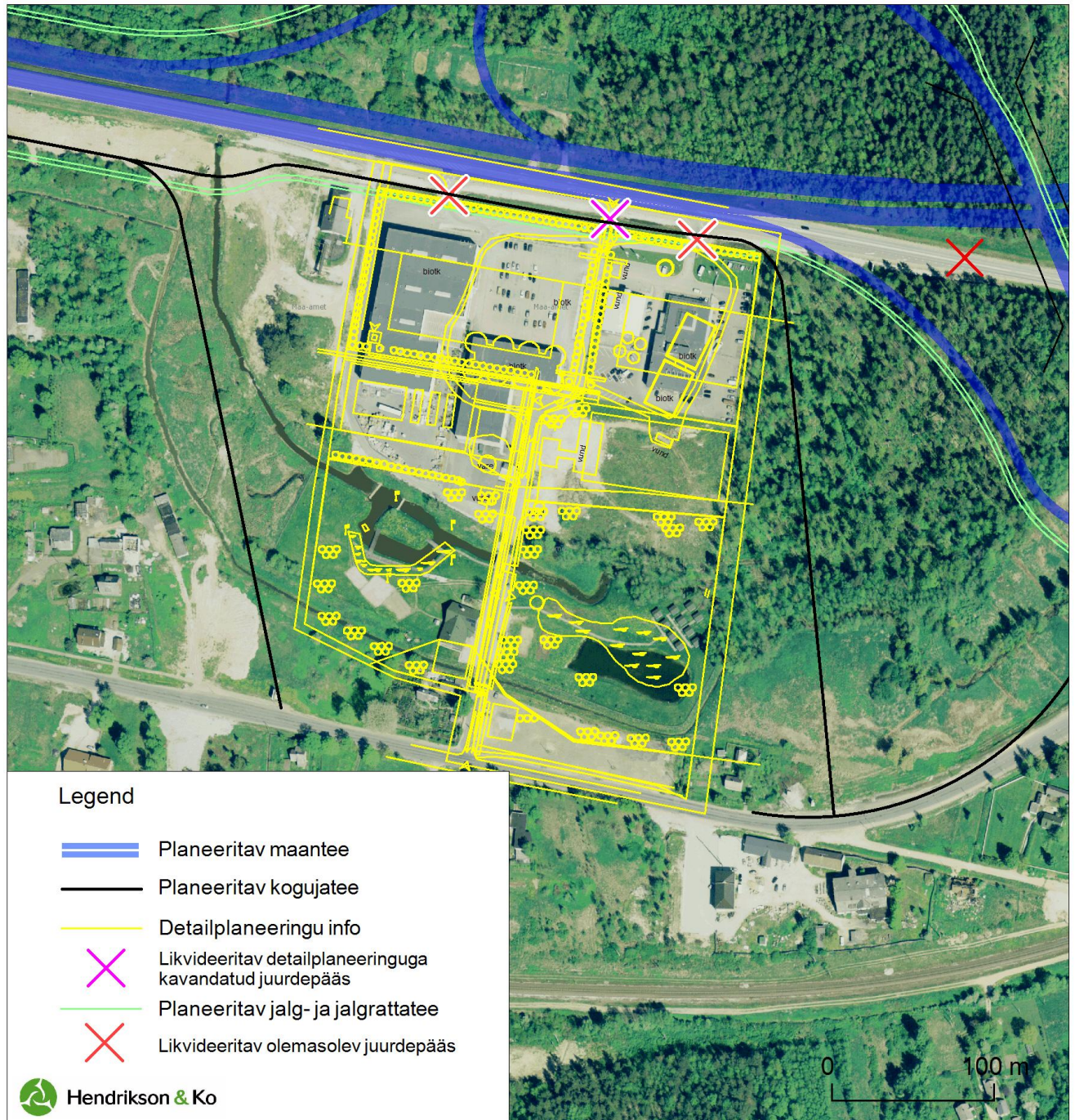




Joonis 14. Jõhvi linnas, Lääne tn 1B detailplaneeringu ala. Kehtestatud detailplaneeringu alale on tagatud juurdepääs Jõhvi 1. liiklussõlme kaudu (Jõhvi-Kukruse teeprojekt)



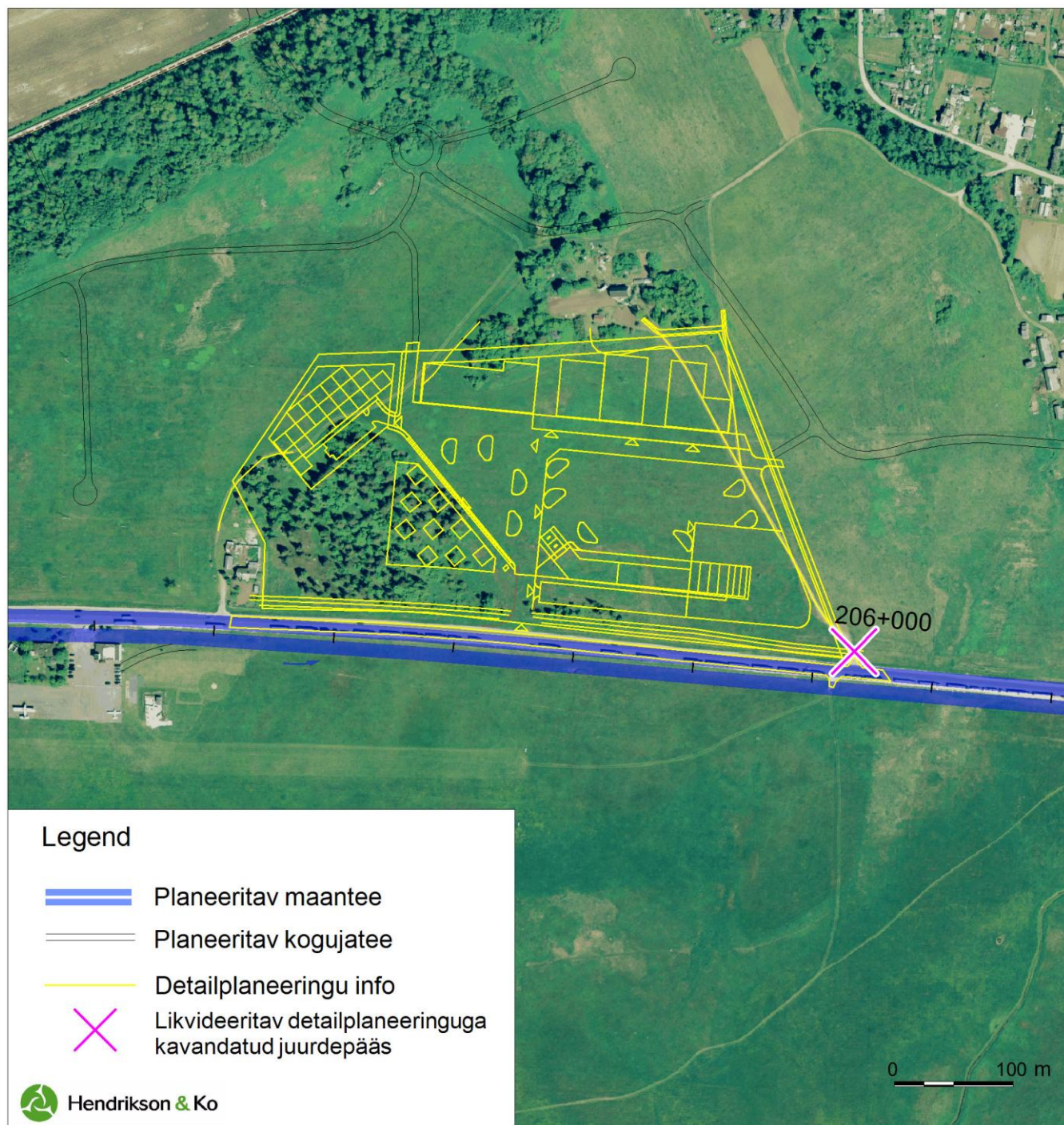
Joonis 15. Tallinn-Narva maantee, Rakvere, Ristiku, A. H. Tammsaare tänavate vahelise maa-ala detailplaneeringu ala. Juurdepääsud põhimaanteelt planeeringualale likvideeritakse, liiklus suunatakse põhimaanteele kaudu Jõhvi 2. ja 3. liiklussõlme kaudu (detailplaneeringuala sisest ja olemasolevat tänavavõrku kasutades)



Joonis 16. Jõhvi linnas Narva mnt 141, 143, 143A ja 141E vahelise maa-ala detailplaneeringu ala. Juurdepääs põhimaanteelt planeeringualale likvideeritakse, liiklus suunatakse Narva mnt 139 läbisõidutee krundi või maanteega paralleelselt kavandatud kogujatee kaudu Narva mnt-le, mis ühendatakse Jõhvi 3. liiklussõlme lõunapoolse ringteega

Vastavalt teemaplaneeringu lahendusele vajavad juurdepääsutee osas muutmist järgmised kehtestatud detailplaneeringud Vaivara valla Olgina alevikus:

1. Kuusiku maaüksuse detailplaneering



Joonis 17. Kuusiku maaüksuse detailplaneeringu ala. Juurdepääs põhimaanteelt planeeringualale likvideeritakse, liiklus suunatakse olemasoleva teedevõrgu ja kavandatava kogujatee kaudu planeeritavale ringteele (Kuusiku maaüksusest idasuunas).

5 Teemaplaneeringu lahenduse realiseerumisega kaasnevate mõjude leevendusmeetmed

Mõjude leevendamise eesmärgiks on vältida või vähendada igasugust potentsiaalset negatiivset mõju keskkonnale. Sobivamate leevendusmeetmete valimine toimub kogu protsessi vältel erinevate osapoolte koostöös. Sobivaim leevendusmeede peaks olema majanduslikult teostatav ning parim võimalikest meetmetest.

Käesoleva teemaplaneeringu elluviimisel tuleks arvestada järgmiste leevendavate meetmetega:

1. Tee-ehitusprojektide käigus tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine vastavalt *Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele*, et hinnata tee rajamisega kaasnevaid mõjusid täpsemalt, arvestades ka teelahenduste detaile. Juhul, kui tee-ehitusprojekt koostatakse lühikesele lõigule ning keskkonnamõju hindamist ei peeta vajalikuks, tuleb seda põhjendada ning võimalikud olulised negatiivsed mõjud välistada seadusjärgse eelhindamise käigus. Tee-ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine (või vastav eelhindamine) peab käsitlema tee rajamisega kaasnevaid kõiki mõjusid (mitte ainult käesolevas KSH aruandes käsitletud aspekte, kuna käesolevas aruandes on võimalikku keskkonnamõju käsitletud maakonnaplaneeringu üldistusastmes. Lokaalsel (projekteerimis-) tasandil võib lisanduda olulisi keskkonnaaspekte, mida maakonnaplaneeringu täpsusastmes käsitleda ei ole võimalik;
2. I klassi maantee rajamisega kaasneva häiringu täiendavaks leevendamiseks tuleb võimalusel eelistada kogujatee rajamist põhimaantee ja elamute vahele, et vältida majapidamiste ümber korraldamise vajadust. Edasise projekteerimis- ja ehitustegevuse käigus tuleb tagada olemasoleva haljastuse säilimine maksimaalses võimalikus mahus. Projekteerimise käigus tuleb analüüsida lisahaljastuse rajamise vajadust ja võimalusi, eelkõige elamute ja suvilate piirkonnas
3. Peeterristi piirkonnas tuleb projekteerimise käigus lahendada kergliikluse ülepääs põhimaanteest selliselt, et trajektoorid praegusel põhimaanteel paiknevate bussipeatusteni oleksid võimalikult lühikesed ka lõuna poolt I klassi maanteed tulijatele. Projekteerimise käigus näha ette jalakäijatele ja kergliiklejatele mõeldud tunneli rajamine
4. Negatiivse mõju leevendamiseks Perjatsi liiklussõlme piirkonnas tuleb:
 - a. võimaldada läbipääs piki Sillamäe-Sinimäe kõrvalmaanteed jalakäijatele ja kergliiklejatele ning rajada bussipeatused kohalike liinide tarbeks praeguse põhimaantee äärde Sillamäe-Sinimäe kõrvalmaanteega ristumise piirkonda või
 - b. kavandada bussidele ümber pööramise võimalus Sillamäe-Sinimäe kõrvalmaanteel lõuna poole rajatavat põhimaanteed, võimaldamaks olemasoleva bussipeatuse säilimist nõudepeatuseks ning kohaliku bussiliini vastavat korraldamist
5. Edasise planeerimis- ja projekteerimistegevuse käigus tuleb kaaluda täiendavate jalakäijatele ja kergliiklejatele mõeldud ülepääsude(tunnelite) rajamise vajadust piirkondades, kus maantee poolitab küla või eraldab lähestikku paiknevad majapidamised. Kaalumisel tuleb lähtuda eelkõige arengutest ja muudatustest asustusstruktuuris, mis on toimunud tee projekteerimise ajahetkeks.
6. Maantee rajamisega kaasneva visuaalse häiringu vähendamiseks tuleb edaspidise projekteerimistegevuse käigus välja töötada maastiku kujundamise põhimõtted, millega antakse suunised maanteeäärse haljastuse rajamiseks ning mürabarjäärade, ristete jm eritasandiliste lahenduste kujundamiseks, nii et need sobituksid ümbritsevasse keskkonda. Ühtlasi tuleb anda soovitusel tee-ehituse käigus kahjustatud/mõjutatud alade taastamiseks. Piirkondades, kus eritasandilised lahendused jäävad avatud maastikule või kompaktse asustusega alale, on soovitatav läbi viia (maastiku)arhitektuuri konkurss, tagamaks sobivaimat lahendust. Soovitatav on eritasandiliste lahenduste puhul eelistada teise tasandi viimist süvendisse/tunnelisse selle tõstmise asemel
7. Määratud konfliktalades on vajalik läbi viia detailsemad analüüsid (müra modelleerimine) tee-ehitusprojekti ja selle KMH raames, et määrata konkreetset sobivad meetmed müra



- leevendamiseks. Samas tuleb tee-ehitusprojekti KMH-de raames hinnata müra negatiivse mõju esinemist ka väljaspool konfliktalasid. Võttes arvesse, et tee rekonstrueerimise aeg pole täpselt teada, võib projekti koostamise ajaks olla reaalne olukord tee ümbruses võrreldes käesoleva planeeringu koostamise ajaga muutunud
8. Piirkondades, kus suurema liiklussagedusega tee osad (ristmikud) asuvad asustuse läheduses, on soovitatav läbi viia õhusaaste modelleerimine. Tulenevalt õhusaaste võimalikust negatiivsest mõjust ei ole soovitatav tee lähedusse planeerida ja rajada elamualasid ja muid õhusaaste-tundlikke objekte
 9. Projektlahendusega tagada pinnasevee piisav liikumine, et vältida liigniiskete alade teket
 10. Kohalike teenindusvaldkonna töökohtade säilitamiseks on kohalikel omavalitsustel arengukavade ja planeeringute koostamisel soovitatav kaaluda võimalusi maanteega seonduva ettevõtluspotentsiaali ära kasutamiseks liiklussõlmede lähedusse äri-teenindusmaa kavandamise ning tekkivate äripiirkondade sidumist suuremate asulatega (jalg- ja jalgrattateed, ühistranspordi korraldus)
 11. Riigikülas paikneva kiviaja asulakoha (reg nr 9188) näol on tegemist ulatuslikuma arheoloogiliselt väärtusliku alaga. Planeeringu ja KSH koostamise protsessi käigus on tehtud koostööd Muinsuskaitseametiga ning saadud kinnitus, et maantee trassikoridori kavandamine asulakoha alale ei ole välistatud. Enne mullatööde algust, soovitatavalt juba projekteerimise faasis tuleb tellida ja läbi viia arheoloogilised kaevamised, mille järel saab ala vabastada ehitustöödeks. Tööde planeerimisel tuleb arvestada ennetavate eeluuringutega (proovišurfide tegemisega) Peeterriisti-Riigiküla tee 4. ja 5. kilomeetril, kiviaja asulakohtadest ja karjäärast loode pool.
 12. Ühtlasi tuleks kogu kavandatava maanteetrassi ulatuses läbi viia arheoloogilised eeluuringud, mis aitaks oluliselt vähendada riski tööde peatamiseks ehituse faasis. Arheoloogilised eeluuringud peaksid sisaldama info kogumist ja üldistamist ajaloolise kaardimaterjali ja teiste kirjalike allikate põhjal ning arheoloogilisi välitöid trassikoridori süstemaatilise šurfimisega koostöös geoloogiliste uuringute ja projekteerimistöödega. Erilist tähelepanu tuleks pöörata Peeterriisti, Laagna, Sinimäe, Vaivara, Pühajõe äärsele ning Jõhvi ümbersõidu lõikudele. Eeluuringute tulemuste põhjal on võimalik otsustada, kas on ilmnenud täiendavaid kultuuriväärtusi, mille kahjustamist tuleks projektlahendusega vältida, või alasid, mida tuleks täiendavalt uurida enne nende vabastamist ehitustöödeks
 13. Maantee projekteerimisel ning ehitustööde kavandamisel ja läbi viimisel tuleb maksimaalselt arvestada pärandkultuuri objektide säilitamise vajadusega
 14. Järgmistes etappides tee-ehitusprojekti käigus tuleb läbi viia geoloogilised uuringud ning KMH raames detailsemalt hinnata geoloogilistest tingimustest tulenevaid mõjusid
 15. Jälgida maavarade mõistlikku kasutamist, tee rajamise käigus tuleb tagada trassi lähedusse jäävate maavaravarude kaevandamisväärsena säilimine. Enne maantee rajamist peab kaevandama maavara Laagna kruusamaardla aktiivse tarbevaru blokiga nr. 1 kattuvatel teelõigul. „Looduslike ehitusmaterjalide kasutamise riikliku arengukava 2010-2020” eelnõu näeb ette, et kui rajatava maanteetrassi alla jääb maavaru või maavaraga kvaliteedilt sarnane, kuid maardlate nimistus arvele võtmata looduslik kivim või setend, siis on otstarbekas kaaluda selle maavara, kivimi või stendi kaevandamist, lähtudes säästva arengu põhimõttest. See tähendab, et maantee viiakse süvendisse ja kaevandatud maavara saab kasutada tee ehitamiseks
 16. Tee planeerimise järgmistes etappides (tee-ehitusprojekti KMH käigus) tuleb detailsemalt hinnata projekteeritud lahenduste mõju põhja ja pinnaveele ning ette näha lahendused ja leevendavad meetmed, mis ei too kaasa põhjavee reostumise ohtu ning negatiivset mõju pinnasevee režiimile
 17. Konkreetseid tee tehnilised lahendused Pühajõe ümbruses tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti ja selle KMH käigus ning näha ette meetmed negatiivse mõju vältimiseks. Projektlahenduse välja töötamisel tuleks Pühajõe piirkond lahendada komplekselt arvestades nii Kohtla-Järve ja Jõhvi liigveeprojektist kui ka käesolevast teemaplaneeringust tulenevaid vajadusi. Ühtlasi tuleb täiendavalt uurida võimalike ökoloogiliste taastamismeetmete rakendamise vajalikkust ja võimalikkust Pühajõel. Jõesängi ümberkujundamiste või õgvendamiste tõttu toimuva hüdro-morfoloogiliste



tingimuste halvenemise kompenseerimiseks on soovitatav kaaluda jõe ökoloogilise taastamise meetodite rakendamist. Vastavalt Pühajõe hüdrobioloogilise seire tulemustele⁴ on Pühajõe ülem- ja keskjooksul puhul probleemiks jõe pikaajaline tugev reostatus orgaaniliste ainetega ja maaparandustöödest tulenenud suur settekoormus, mistõttu suures osas on jõepõhi kaetud paksu liiva-mudakihi. Võimalikeks rakendatavateks ökoloogilist seisundit parandavateks kompenseerimismeetoditeks oleks vajalik liiva-mudasete eemaldamine, puistang- või paiskärstike või kudepadjandite rajamine vmt

18. Tagada, et uute trasside puhul kahjustataks olemasolevat taimestikku vaid sellel määral, kui see on tee rajamiseks ja liiklusohutuse tagamiseks möödapääsmatu. Võimalusel tuleb trassi (sh koguja- ning jalg- ja jalgrattateede) täpsustamisel vältida väärtusliku taimestikuga alasid (vääriselupaigad, suuremad ja vana puistuga metsamassiivid, väärtuslikud niidukooslused). Ühtlasi tuleb projektlahenduse väljatöötamisel vältida olemasoleva niiskuse režiimi ulatuslikku muutmist, väärtusliku taimestikuga aladel on antud aspekt eriti oluline. Teemaplaneeringu realiseerimisel tuleb tagada olemasolevate metsa maaparandussüsteemide ja metsateede toimimine, samuti sidusus uute teede ning kraavidega⁵
19. Konfliktalades (kus loomad võivad sattuda sõiduteele) on vajalik läbi viia detailsemad analüüsid tee-ehitusprojekti ja KMH raames, et konkreetsemalt määratleda sobivad leevendavad meetmed. Selleks saab kasutada eelnevalt teostatud uuringut⁶, teemaplaneeringu koostamise raames koostatud KSH aruandes toodud analüüsi, kuid kindlasti tuleb teha ka täiendavaid analüüse. Selleks tuleb projekteerimise käigus konkreetset määrata loomade täpsed liikumisteed. Leevendavad meetmed peab soovitava erialaekspert arvestades detailset tehnilist lahendust
20. Jõhvi kobarpea püsielupaiga soodsa seisundi tagamiseks on soovitatav, kui püsielupaigas muutuks ala niiskemaks, ala kuivendamine võib kaitsealustele taimedele kaasa tuua olulise negatiivse mõju. Seega tuleb antud piirkonnas teede projekteerimisel ette näha lahendused, mis ala niisutavad, mitte ei kuivenda
21. Hinnata tee rajamisega kaasnevat mõju Peeterristi Natura varialale kavandatava tee tee-ehitusprojekti KMH käigus, arvestades ala seisukorda tee-ehitusprojekti koostamise hetkel ning projektiga täpsustatavaid tee lahenduse detaile. Tee-ehitusprojekti käigus tuleb määratleda konkreetsemad leevendavad meetmed, et vältida negatiivset mõju Peeterristi Natura varialale
22. Tee-ehitusprojekti ning KMH tuleb tähelepanu pöörata kõigile tee lähedastele kaitsevatele loodusobjektidele ja välja töötada lahendused, mis ei omaks kaitsealustele objektidele negatiivset mõju
23. Transpordist põhjustatud emissioonide vähendamiseks on vajalik rakendada laiemat meetmete komplekti (näiteks ühistranspordi süsteemi arendamine ja propageerimine, inimeste käitumisharjumuste muutmine jne), mis jääb väljapoole käesoleva planeeringu ulatust
24. Seetõttu on oluline edasistes etappides järgida kahte põhimõtet:
 - a. enne tee rekonstrueerimist (tee-ehitusprojekti, teostatavusanalüüsi ja keskkonnamõju hindamise käigus) tuleb detailselt analüüsida tee laiendamise vajalikkust sellega kaasnevaid mõjusid seoses kasvuhoonegaaside emissiooniga. Kui tee rekonstrueerimise vajalikkus ei ole selgelt põhjendatud, tuleks kavandatav tegevus edasi lükata kuni selge vajaduse tekkimiseni, et mitte asjatult põhjustada kasvuhoonegaaside teket

⁴ Pall, P., Järvekülg, R., Käiro, K., Piirsoo, K., Porgasaar, V., Remm, E., Trei, T., Viik, M. ja Vilbaste, S., 2006. Jõgede hüdrobioloogiline kompleksseire, 2005. aasta aruanne. EMÜ Põllumajandus- ja keskkonnainstituudi Limnoloogiakeskus.

⁵ Riigimetsa majandamise Keskuse kiri nr 3-1.13/442, 09.04.2010. Kiri lisatud planeeringu menetlusedokumentatsioonile eraldi kaustas.

⁶ “Looduslike ohutegurite uuring T1 (E20) Tallinn - Narva maantee Jõhvi - Narva lõigul (km 163 – km 208)”, koostaja OÜ Hendrikson & Ko (töö nr 1097/08).



- b. tee ehituse käigus tuleb hoolega valida kasutatavaid töömeetodeid, et minimeerida kasvuhoonegaaside emissiooni ehituse ajal. Vastavad meetmed tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti KMH käigus
25. Ehitusaegsed mõjud tuleb täpsustada vastavalt konkreetsetele projektlahendustele tee kavandamise edasiste etappide raames. Tee-ehitusprojekti KMH käigus tuleb ette näha leevendavad meetmed ehitustegevuse aegse mõju leevendamiseks ja olulise negatiivse mõju vältimiseks
26. Täiteainete, pinnase ja muu materjali kasutamist tuleb minimeerida ning planeerida hoolikalt. Lisaks loodusressursside kokkuhoiule vähendab see materjalide laialiveo kulusid, üleliigse materjali teket ning seega vähendab või isegi väldib liigsest pinnase kasutusest tekkinud keskkonnamõju. Ehitustööde ajal tuleb tähelepanu pöörata ka energiakasutusele, seda on võimalik minimeerida ehitustööde hea planeerimisega.
27. Tee-ehitusprojekti käigus täpsustatavate leevendavate meetmetega tuleb tagada jäätmete koguse minimeerimine. Mullatöödel saadavat materjali (välja kaevatud pinnast) tuleks võimalusel kasutada ära tee struktuuride rajamisel (kasutamine täiteainena ja muldkeha ehitamisel). Kui materjali ei ole võimalik kasutada I klassi maantee rajamisel, tuleb kaaluda selle kasutamist ajutiste teede ja kohalike teede ehitamisel või võimalusel teistes teeprojektides. Materjali, mida ei sobi kasutada teestruktuurides, tuleks võimalusel kasutada maastiku kujundamise eesmärgil ja haljastuses (või ka näiteks taastamist vajavate tööstuslike alade, väikeprügilate jms katmisel). Tee laiendamisel tuleb maksimaalselt ära kasutada olemasoleva tee alust. Eemaldatavaid pinnakatteid tuleb samuti võimalusel kasutada kohalike teede ehitusel, kus liikluskoormused ja kiirused ning seega ka teele esitatavad nõuded on väiksemad, või alternatiivina ajutiste teede rajamisel ehitustegevuse ajal
28. Keskkonnakorralduskava tuleb lõplikult koostada ja rakendada kavandatava tegevuse realiseerimise järgmiste etappide (tee-ehitusprojekti koostamise ja selle KMH) käigus
29. Sillamäe linna ja I klassi maanteed ühendava ühendustee kavandamisega kaasneda võiva võimaliku mürareostuse vältimiseks ja visuaalse mõjude leevendamiseks tuleb rajada kaitsehaljastus ühendustee ja suvilate vahelisel alal. Arvestades, et kõrghaljastuse kasvamine võtab aega, tuleks kaitsehaljastus rajada esimesel võimalusel, kohe kui on teada projekti realiseerumine (mitte jätta seda projekti lõppstaadiumisse).

6 Planeeringu elluviimine

Vastavus maakonnaplaneeringule

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 tee kaitsevööndi alast, loetakse selline muudatus kooskõlas olevaks antud teemaplaneeringuga ning muutuse tegemiseks puudub vajadus uue planeeringu koostamiseks.

Elluviimise põhimõtted

Käesoleva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga on välja valitud põhimaantee E20 Jõhvi-Narva teelõigu I klassi trassi koridor, Jõhvi linna idapoolne möödasõidu koridor ning Narva linna ümbersõidu trassi koridor. Maantee rekonstrueerimise aluseks on tee-ehitusprojekt, millega määratakse ka võõrandatava maa täpne vajadus.

Maantee väljaehitamisel tuleb tagada kõigi põhimaantee toimimiseks vajalike rajatiste - kogujateede, juurdepääsuteede, jalg- ja jalgrattateede ja tunnelite, parklate, keskkonnamõju leevendavate rajatiste (loomade teeületuskohad ning müratõkkerajatised tee-ehitusprojekti koostamise perioodil olemasolevate elamu, üldkasutatavate- ja puhkehoonete asukohas) - rajamine.

Planeeringuga on määratud maantee klassi maksimumtase ja selle rajamist võidakse ellu viia lõikude kaupa. Konkreetse lõigu võib projekteerida või välja ehitada ka maksimumtasemest madalama klassi teena, säilitades võimaluse hiljem tee klassi tõsta. Projekteerimise ajal maantee klassi määramisel arvestatakse eeldatavat liiklussagedust, piirkonna arenguvajadusi ja rahvusvahelist liiklust. Tee-ehitusprojekt täpsustab ehitamiseks vajaliku maa-ala asukoha ja täpse vajaduse, mis on aluseks maa võõrandamisele.





7 Terminid ja määratlused

Aeglustusrada	tee osa, kus on võimalik sõidumugavust ja -ohutust tagades sõidukiirust vähendada kuni järgmise tee-elementi projektkiiruseni
Bussipeatus	teeäärne liinibusside peatumiseks mõeldud rajatis, mis on tähistatud ja võib koosneda peatustaskust, ooteplatvormist ja ootekojust
Eeldatav liiklussagedus	arvestusaastale prognoositud liiklussagedus, mille alusel tee või tänav plaanitakse ja projekteeritakse
Eraldusriba	sõiduteid omavahel või kõnniteed sõiduteest eraldav tõkke-, haljas- või muu riba, mis ei ole ette nähtud sõidukite liiklemiseks
Eritasandiline ristmik	kahe või enama tee eritasandiline lõikumine nii, et ühelt teelt on võimalik siirduda teisele
Istandik	maa-ala sinna istutatud mitmeaastaste taimedega
Jalakäija	isik, kes liikleb teel jalgsi või ratastoolil. Jalakäija all mõistetakse ka isikut, kes kasutab liiklemiseks rula, rulluiske, -suuski, tõukeratast, kelku, või muid sarnaseid vahendeid
Jalgrattatee	jalgratta ja mopeediga liiklemiseks ettenähtud omaette tee, mis on tähistatud vastava liiklusmärgiga
Jalgtee	jalakäija liiklemiseks ettenähtud tee osa või sama otstarbega omaette tee, mis võib olla tähistatud vastavate liiklusmärkide või teekattemärgistega
Jalg- ja jalgrattatee tunnel	eritasandiline riste, kus jalakäijate ja jalgratturite liiklus suunatakse sõidu- või raudtee alt läbi
Kogujatee	maanteega samasuunaliselt kulgev tee, mille eesmärk on projekteeritaval teel oluliselt vähendada ristmike ja pealesõitude arvu, kuid samal ajal tagada vajalik juurdepääs teega külgnevale alale. Kogujatee ei kuulu maantee koosseisu
Juurdepääs	mittekeskne, ainult teatud piirkonda magistraaliga ühendav tee
Kaherajaline tee	tee, kus kummaski sõidusuunas liiklemiseks on üks sõidurada või kaks sõidurada vaid ühes suunas liiklemiseks
Kahesuunaline tee	tee, kus sõidukid võivad liigelda mõlemas sõidusuunas
Kiirendusrada	teeosa, kus on võimalik sõidumugavust ja -ohutust tagades sõidukiirust suurendada
Kohalik maantee	kohaliku omavalitsuse omandis olev kohalikuks liikluseks ettenähtud maantee





Kõrvalmaantee	riigimaantee, mis ühendab linna alevite ja alevikega, aleveid ja alevikke omavahel või küladega ja neid kõiki põhi- ja tugimaanteeaga
Liiklusprognoos	teatud lähteoleetustele tuginev liiklussagedus, ühissõidukite sõitjate arvu jne ennustus
Liikluskoosseis	erinevate liiklejate või sõidukiliikide osatähtsus liikluses
Liikluskorraldus	standarditele ja teistele normdokumentidele tuginev tegevus, mille eesmärgiks on tagada sujuv ja ohutu liiklus
Liiklusloendus	transpordivahendite arvu ja liikide registreerimine teel liiklussageduse kindlaksmääramiseks vaatluse, suulise või kirjaliku küsitluse või teele paigaldatud automaatloendurite abil
Liiklusohutus	liikluse kvaliteedi näitaja, mida iseloomustab avariilisuse tase
Liiklusprognoos	teatud lähteoleetustele tuginev ennustus liiklussagedusest praeguse või tuleviku kohta teeosa või –võrgu, ühistranspordimarsruudi jne kohta
Liiklussagedus	tee, sõidusuuna või –raja ristlõiget ajaühikul läbiv sõidukite arv
Liiklussõlm	sama- või eritasandiline keeruline ristmik
Liiklusõnnetus	juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liiklemise või teel väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju
Maakasutus	vaadeldava piirkonna maa jaotus kasutusliigi või omandisuhte järgi
Maakonna- planeering	planeering, mis koostatakse kogu maakonna territooriumi või selle osa kohta
Maantee	väljaspool linnu, aleveid ja alevikke ja teisi asulaid paiknev rajatis sõidukite ja jalakäijate liiklemiseks
Maantee kaitsevöönd	tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ja teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks mõeldud ala, mille laius sõltub tee omandivormist ja tähtsusest
Maantee klass	maantee tehnilist taset iseloomustav tunnus, mis määratakse eeldatava liiklussageduse alusel ja mis määrab maantee projekteerimiseks vajalike põhiparameetrite piirväärtused
Maantee laius	teepeenarde välisservade vahekaugus riste tee teljega
Müra	häiriv või tervisele kahjulik heli
Müratõkkesein	liiklusmüra levikut takistav rajatis
Parkla	sõidukite peatumiseks ja parkimiseks kasutatav maa-ala või ruum
Puhkekoht	liiklejatele puhkamiseks ja sõidukite parkimiseks mõeldud ala maantee läheduses





Põhimaantee	magistraal, mis ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega
Rajatis	maapinnaga püsivalt ühendatud, inimtegevuse tulemusena valminud ehitis, mis ei ole hoone
Ramp	kaht eritasandil lõikuvat teed ühendav teeosa ristmikul
Riste	kahe või enama tee (tänav) lõikumiskoht, kus ei saa siirduda ühelt teel teisele
Ristmik	kahe või enama tee (tänav) lõikumiskoht, kus võib ühelt teelt siirduda teisele ja kus sõltuvalt liikluskorraldusest ei pruugi kõik pöörded olla lubatud
Sanitaarkaitse vöönd	maa-ala tee kõrval, kus liiklusest tulenev õhusaaste ületab periooditi lubatud piirkontsentratsiooni. Käesolevas planeeringus ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiir määratud trassi koridori puhverala välispiiriga
Sild	ehitis, mida mööda tee kulgeb üle vooluveekogu
Teenindusjaam	vähemalt ühe kinnise teenindushoonega (remondiboks, pesula vms) teenindusettevõtte, kus müüakse autokütust, määrdeaineid ja varuosi ning osutatakse vajalikke teenuseid
Tee ja tee kaitsevööndi ala	koosneb tee alast (maatee, tänav, jalgtee, jalgrattatee või muu sõidukite ja/või jalakäijate liiklemiseks kasutatav rajatis, mille koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, külgkraavid, eraldus- ja haljastusribad ning tee juurde kuuluvad rajatised) ning tee kaitsevööndi alast (tee kaitseks teehoiu korraldamiseks)
Viadukt	kuivmaasild, mida mööda tee kulgeb üle teise tee, oru või muu objekti
Ökodukt	metsloomade käiguradadele tee ohutuks ületamiseks rajatud spetsiaalne viadukt
Ökotunnel	metsloomade käiguradadele tee ohutuks ületamiseks rajatud spetsiaalne tunnel



8 Kaardid

