



IDA-VIRU MAAVALITSUS

Pr Jelena Koršunova
Sillamäe Linnavalitsus

Teie 27.03.2012 nr 7-1.4/20

Meie 19.04.2012 nr 12-2/2081-2

Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustavast teemaplaneeringust „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“

Täname Teid osalemast Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu koostamise protsessis.

Olete teemaplaneeringu avaliku väljapaneku jooksul esitanud ettepaneku ja vastuväite seoses teemaplaneeringusse kantud olemasoleva tee rekonstrueerimislahendustega Sillamäe linnas ning ühendustee asukohaga. Ühtlasi toetate teemaplaneeringu lahendust, mis näeb ette Sillamäe ümbersõidu kavandamise.

Maavanem, olles Teie poolt esitatud ettepanekuid ja vastuväiteid põhjalikult kaalunud, asus järgmisele seisukohale:

- 1. Viia teemaplaneeringu koosseisust välja rekonstrueerimislahendused Sillamäe olemasoleval trassil, sest see ei vasta planeeringu lähteülesandele (trassi valik 1. klassi maanteele) ja neid planeeringulahendusi ei käsitletud keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes.*

Oleme nõus Teie seisukohaga, et olemasoleva tee rekonstrueerimine, raudteeülesõidu, ristmike jne rekonstrueerimine ja ohutuse tagamine on võimalik lahendada vastavalt kehtivale Sillamäe linna üldplaneeringule. Samuti märgime, et teemaplaneeringu lahendus, mis määrab I klassi maantee asukoha Sillamäe ümbersõidul, ei sea takistusi olemasoleva maantee rekonstrueerimisele ja ohutumaks muutmisele.

Sellest tulenevalt korrigeeritakse planeeringulahendust nii, et planeeringulahendus ei kajasta olemasoleva maantee rekonstrueerimist, raudteeülesõidu ja ristmike lahendusi ja selleks määratud maa-alasid, kuna planeering keskendub väljavalitud I klassi maantee koridorile (ümbersõidule).

- 2. Teemaplaneeringu seletuskirja punkt 4.6. „Maade ... aladel“ ei reguleeri juhtumeid, kui olemasolevad hooned ja rajatised jäävad planeeritava tee kaitsevööndisse või puhveralasse. Ettepanek täiendada teemaplaneeringu seletuskirja punkti 4.6., näidates ära, millised piirangud tekivad planeeringu kehtestamisel planeeritava tee ja teekaitsevööndisse ning tee puhveralasse jäävate kinnistute ja hoonete kasutamisel ja kasutamisel.*

Märgime, et teemaplaneering reguleerib ehitamist tee ja tee kaitsevööndi alas ning puhveralas (Seletuskiri ptk 4.6). Samas oleme nõus, et selguse huvides on vajalik seletuskirja tekstiosa korrigeerida nii, et oleks üheselt ja selgemalt arusaadav lubatud tegevused tee ja tee kaitsevööndis ning puhveralas.

Seletuskirja ptk 4.6 täpsustatakse järgmiselt:

„Tee ja tee kaitsevööndi ala sees on uute hoonete ja rajatise ning istandike rajamine keelatud. Lubatud on tehnovõrkude rajamine, olemasoleval õuealal olemasoleva hoone laiendamine või

uue kõrvalhoone rajamine ning käesoleva teemaplaneeringu kehtestamise hetkeks Jõhvi linnas maanteest lõunasuunas ja Olgina alevikus maanteest põhjasuunas asuvate kehtestatud detailplaneeringute realiseerimine. Samuti tuleb tegevustel tee ja tee kaitsevööndi alas arvestada teeseaduse §13 ja 36.

Puhveralal on lubatud olemasoleval õuealal olemasolevate hoonete laiendamine või uute rajamine. Detailplaneeringu (selle koostamise kohustuse korral) või projekteerimistingimuste kooskõlastamise vajadust Maanteeametiga kaalutakse (planeeringu koostamise korraldaja poolt) iga konkreetse üksikjuhtumi korral eraldi“.

3. *Sillamäe ümbersõidutee ja olemasoleva maantee ühendus planeerida lääne poole. Sillamäed läbiv ühistransport ja elanike transport on kordades suurem sadamast ja tolliparklast lähtuvast transpordist, seetõttu ei saa tasuvusanalüüsis majanduslikult arvestada vaid sadamast tuleneva transpordivooga. Ühendustee asukoht lääne pool vähendaks kahjulikke mõjusid aiandusühistutele (tulevane elamurajoon).*

Tulenevalt Teie ettepanekust nihutada ühendustee asukohta, esitasime täiendava infopäringu planeeringu KSH eksperdile, paludes täpsustada ühendustee rajamisega kaasnevaid keskkonnamõjusid. KSH eksperdilt saadud informatsiooni valguses asus Ida-Viru maavanem seisukohale, et ühendustee planeeringus näidatud asukohas on vajalik ning tee nihutamine garaazidest lääne poole, Toila valla territooriumile, ei ole piisavalt põhjendatud.

Esitame kaalutletud seisukoha Teie ettepaneku tagasilükkamise osas alljärgnevalt.

Kavandatava tegevusega kaasnevaid keskkonnamõjusid käsitletakse keskkonnamõju strateegilise hindamises (KSH) maakonna teemaplaneeringule vastavas detailsuse astmes. Vastavalt teemaplaneeringus seatud tingimustele tuleb kõigis neis valdkondades konkreetset meetmed negatiivse mõju vältimiseks määrata tee ehitusprojekti ja selle keskkonnamõju hindamise raames.

Anname alljärgnevalt täiendavad selgitused teelt tuleneva võimaliku reostuse kohta, vastavate hinnangutega täiendatakse ka KSH aruannet. Keskkonnamõju hindamise tulemusena oluline negatiivne mõju ühendustee rajamisel suvilarajoonile puudub.

Liiklusrüüra

Teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus hinnati müratasemete levimise eeldatavaid kaugusi prognoositud maksimumliiklustasemete juures.

Ühendustee väljaehitamisel kaasnev müra ei too kaasa olulist keskkonnahäiringut. Normatiive ületava müra teke ei ole lähimatel aastakümnetel tõenäoline. Mürasituatsioon, mis võib küündida kõige rangemate Eestis kehtivate liiklusrüüra normväärtuste lähedale (liiklusrüüra taotlustase uutel planeeritavatel aladel, mis tagab head tingimused ehk 55 dB päeval ja 45 dB öösel), saab tekkida ainult kõrgeima liiklusrüüra prognoosi realiseerumisel ja kogu liiklusrüüra (5200 sõidukit ööpäevas aastal 2040) suunamisel ainult suvilate ja garaazide vahelisele teelõigule.

Kirjeldatud maksimumjuhul võib olukord, kus liiklusrüüra on rangeimate müranormide lähedal, kujuneda aastaks 2040 vaid teele lähimate elamute alal (suvilad ca 150 m kaugusel teest). Sellise olukorra vältimiseks on planeeringusse lisatud kavandatav kaitsehaljastuse maa kavandatava ühendustee ja suvilate vahelisel alal.

Liiklusrüüra ainult osalisel realiseerumisel või piirkonna teiste ühendusteede (sujuvam diagonaalühendus, põhimaantee kulgemine raudteekoridoris) väljaehitamisel ei teki vaadeldava teelõigu lähiümbruses probleeme ka kõige rangemate müra normväärtuste tagamisega. Juhul, kui ei ehitata välja põhimaanteed raudteekoridoris, aga rajatakse Sillamäe ümbersõit, on tõenäoline ka sujuva diagonaalühenduse loomine ümbersõidule Jõhvi poolt, sellisel juhul kasutab enamus liiklust diagonaalühendust ning suvilatele lähemal paikneva ühendustee jaoks on maksimaalne liiklusrüüra prognoos 1300 sõidukit ööpäevas (aastaks 2040), mille puhul müratasemed on oluliselt madalamad, kui eelmises lõigus kirjeldatud maksimumjuhul.

Vibratsioon

Liiklusega kaasnev vibratsioon on reeglina vähem aktuaalne teema, kui samast teest lähtuv müra. Uute teede rajamise korral ei ole põhjust eeldada liiklusest tingitud vibratsiooni tasemeid, mis küündiks eluhoonete piirväärtuste lähedale või võiks põhjustada kahjustusi olemasolevatele hoonetele ka vahetus tee läheduses.

100-150 m kaugusel teest ei ole maanteeliiklusega kaasnev maapinna vibratsioon inimese poolt tajutav ega hoonekonstruktsioonidele negatiivset mõju avaldav ka suure liikluskoormuse korral.

Õhusaaste

Teelt lähtuvate saasteainete maksimaalsed kontsentratsioonid tekivad tee pinna kohal ja hajuvad teest kaugemale liikudes kiiresti, mistõttu vaadeldavate liikluskoormuste korral ei teki saastetaseme piirväärtusi ületavaid saasteainete kontsentratsioone ka juba vahetult tee kõrval.

Liiklusega kaasnev õhusaaste on aktuaalne eelkõige suurte linnade tihedama liiklusega ristmikel, kus mitmest suunast läheneb ristmikule mitu tuhat sõidukit tunnis, samuti suure liikluskoormusega (10 000-15 000 sõidukit ja enam ööpäevas) põhimaanteed vahetus läheduses. Õhusaaste osas probleemseid ristmikke läbib linnakeskkonnas 3000-5000 või enam sõidukit tunnis (ehk 30 000-50 000 sõidukit ööpäevas), antud juhul vaadeldava teelõigu liikluskoormused jäävad ca 10 korda madalamaks. Samuti suurendavad õhusaastet liiklusseisakud ja ka sel juhul esinevad norme ületavad saasteainete kontsentratsioonid üldjuhul ainult teepinna kohal ja teelähedases tsoonis (20-30 m teest).

Võimalik kõrge (normide lähedane või norme ületav) saasteainete kontsentratsioon saab antud juhul tekkida ainult tee-alal ja tee tehnilises tsoonis. Sajakonna meetri kaugusel teest on saasteainete kontsentratsioon langenud juba enam kui 10 korda ning esinevad kontsentratsioonid ei kujuta ohtu inimese tervisele või kultuurtaimestikule.

Raskemetallid:

Reaalselt ei ulatu teelt pärinevate raskemetallide mõju kaugemale tee vahetust naabrusest.

Raskemetallide sisalduse piirväärtused on määratud Keskkonnaministri 11.08.2010 määrusega nr 38 „Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases“. Määrusega on sätestatud sihtarv, mis näitab ohtliku aine sellist sisaldust pinnases, millega võrdse või väiksema väärtuse korral loetakse pinnase seisund heaks. Sihtarv on välja toodud ka elumaa jaoks, mille alla vastavalt katastriüksuse sihtotstarvete liikidele kuuluvad muuhulgas:

- Elamumaa - alaliseks või perioodiliseks elamiseks ettenähtud ehitiste maa ja garaažide maa. Elamu, sh korterelamu, suvila, aiama ja alune ja selle juurde kuuluva majapidamis- ja abiehitise alune ja neid ehitisi teenindav maa;
- Maatulundusmaa – põllumajandussaaduste tootmiseks või metsakasvatuseks kasutatav maa või maa, millel on metsa- või põllumajanduslik potentsiaal.

2002 ja 2003 aastatel viis Maanteeamet läbi pinnase reostuse uuringud Tallinn-Tartu maantee ääres ning Tallinn-Narva maantee ääres (liiklussagedused suuremad kui Sillamäe ühendusteel). Uuringute tulemused näitasid, et elumaa sihtarv raskemetallide jaoks ei olnud ületatud ka 1-30m kaugusel teest. Isegi päris teeäärse pinnase saastatus raskemetallidega on üldiselt lubatud normide piires ning teeääred ei kujuta olulist ohtu keskkonnale.

Antud juhul on liiklussagedused väiksemad kui läbi viidud mõõtmiste puhul ning suvilapiirkond asub teest ca 150m kaugusel, kus raskemetallide sisaldused pinnases ei erine piirkonna foonasemest – st raskemetallide negatiivne mõju suvilapiirkonnale puudub.

Teemaplaneeringu protsessi käigus kaaluti ühendustee erinevaid asukohti. Antud ühendustee üheks põhieesmärgiks on Sillamäe sadamaga seotud rasketranspordile juurdepääsu tagamine põhimaanteele (planeeritud on Sillamäelt läbisõit raskeliiklusele piirata). Kuna Sillamäe sadamaga seotud raskeliiklus peab leitud lahenduse puhul läbima Sillamäe ümbersõiduks väiksema teepikkuse võrreldes teiste kaalutud (läänepoolsete) variantidega, on lahendus sotsiaalmajanduslikult enim põhjendatuks. Arvestatud on ka perspektiiviga, et Sillamäe sadamal on plaanis oluliselt suurendada sadamat läbivaid veose mahtusid. Lisaks asub Sillamäe sadama sissesõidutee kõrvale ka tolliparkla ning ühendustee asukoht võimaldab minimeerida ka teepikkust tolliparklast piirile.

Kokkuvõttes märgime, et valitud ühendustee garaažide ja suvilakruntide vaheliselt alalt on eelistatud kuna:

1. Teelõigu liikluse poolt tekitatavad mõjud elukeskkonnale ei too endaga kaasa olulist keskkonnanahäiringut.
2. Tegemist on lühima ja loogilisema juurdepääsuga Sillamäe ümbersõidult Sillamäe sadamasse ning Sillamäe sadama värava juures asuvasse tolliparklasse (piiriooteparkla).
Oluline on teadvustada, et kui ühendus ümbersõiduteega muudetakse võrreldes otseteega väga keeruliseks ja pikaks, hakkab juht valima võimalust kasutada otseteed, mis võib ohustada liikluskorraldust linnas. Luues ühenduse lääne poole garaažidest, loome me olukorra, kus raskeveoki juht peab Sillamäe ümbersõidule jõudmiseks sõitma oma lähtesuunast algselt vastassuunas, mis on psühholoogiliselt vastuvõetamatu
3. Planeeringu järgne ühendustee paikneb jätkuvalt riigi omandis oleval maal, mistõttu ei kahjustata ka eraomanike huvisid, kõik lääne poolsemad variandid tükeldaksid erakinnistuid ning oleksid lähemal elamutele.
4. Planeeringu järgne variant on ka odavaim ühendus Sillamäe ning raudtee äärse perspektiivse I klassi maantee vahel ning oleks optimaalne oma kujult nii Sillamäelt Tallinna poole suunduva kui ka Sillamäelt Narva poole suunduvale rasketranspordile.
5. Ala, kuhu on ühendustee planeeritud, paikneb kõrgepingeliinide koridori lähistel, kuhu ei saa ka elualasid arendada, seega ei segata ka arendustegevust – pigem seda soodustatakse.

Vastavalt planeerimisseaduse § 21 lõikele 6 avaliku väljapaneku käigus kirjaliku ettepaneku või vastuväite esitanud isik võib loobuda oma ettepanekust või vastuväitest, teatades sellest kirjalikult planeeringu koostamist korraldavale kohalikule omavalitsusele või maavanemale.

Nõustudes eeltoodud lahendusega, palume teavitada sellest kirjalikult Ida-Viru Maavalitsust aadressil Keskväljak 1, 41594 Jõhvi või aadressil kantselei@ivmv.ee enne avaliku arutelu toimumist.

Teatame, et Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande avalikustamise järgsed avalikud arutelud toimuvad 3. mail 2012 Ida-Viru Maavalitsuse saalis algusega kell 14.00 ja Sillamäe Eesti Põhikooli saalis algusega kell 17.00.

Avaliku väljapaneku järgselt korrigeeritud teemaplaneeringu materjalidega on võimalik tutvuda alates 17.ndast nädalast teemaplaneeringu portaalis aadressil <http://www.johvinarva.hendrikson.ee/> alajaotuses „Planeeringu sisu materjalid“ ja [http://www.ida-viru.maavalitsus.ee/Arendamine ja planeerimine/teemaplaneeringud](http://www.ida-viru.maavalitsus.ee/Arendamine%20ja%20planeerimine/teemaplaneeringud)

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Riho Breivel
maavanem

Tiit Toos +372 332 1263
tiit.toos@ivmv.ee