



## VÕRU MAAVALITSUS

Maanteeamet  
info@mnt.ee  
Anni Luht  
anni.luht@mnt.ee

Teie: 09.02.2016 nr 15-2/15-00028/869  
19.02.16 nr 15-2/15-00028/878

Meie: 22.03.2016 nr 12-3/16/159-3

### **Võru maakonnaplaneeringu kooskõlastamisest ja maakonnaplaneeringu 2030+ keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandest**

Lugupeetud härra Leiten

Esitasite oma kirjaga 09.02.16 nr 15-2/15-00028/869 ettepanekud maakonnaplaneeringu parandamiseks, tuues muuhulgas välja, et tulenevalt vastuolust seadusega ei saa Maanteeamet lugeda Võru maakonnaplaneeringut kooskõlastatuks. Võru Maavalitsus on täiendava läbirääkimise käigus Maanteeametiga selgitanud oma seisukohti, mille tulemusena on jõutud alltoodud seisukohtadele.

1. Maanteeamet ei saa nõustuda maakasutustingimusse lisatud punktiga „Maanteeameti nõusolekut ei ole vaja küsida teekoridoris asuvatel olemasolevatel õuealadel“ ning palub vastuolu tõttu EhS §70 lg3-ga lause eemaldada.

Täpsustame tingimust järgnevalt:

*Maanteeameti nõusolekut ei ole vaja küsida teekoridoris asuvatel olemasolevatel õuealadel ehitusloa kohustuseta ehitiste kavandamise puhul.*

Oleme seisukohal, et antud sõnastuse puhul puudub vastuolu ehitusseadustiku § 70 lõikega 3.

2. Palusite sildu tehnovõrkude võimaliku asukohana mitte ette näha.

Oleme seisukohal, et maakonnaplaneeringu ülesannetest ja optimaalsest ruumikasutusest lähtuvalt on maakonnaplaneeringus toodud tingimus asjakohane tehnovõrkude koridoride paigutuse määramisel: *eelistatult paigaldatakse liinid avaliku kasutusega maadele (nt teekoridori, kergliiklusteede äärde, sobival trassivalikul kaalutakse sildade kasutust).*

Olete oma kirjas välja toonud, et tehnovõrkude omanikud seavad Maanteeametile tingimused, mis olulisel määral komplitseerivad edaspidiseid ehitustöid.

Selgitasite e- kirjas 21.03.2016, et olemasolevate sildade külge eraldi trassi konstrueerimine, kui seal ei ole selleks vajalikku hülssi ette nähtud, on keeruline. Samas selgitate, et tehnovõrgu paigutamise soovi korral on vajalik Maanteeametile teha päring, täpsustamaks, kas ning mis tingimustel trassi paigutamine silla külge lubatud on.

Seega on koostöös Maanteeametiga võimalik olukordi kaaluda ja hinnata, ning leida võrkude paigaldamiseks parim lahendus.

Ettepanekuga sildu tehnovõrkude võimaliku asukohana mitte ette näha ei arvestata. Leiame, et maakonnaplaneeringus esitatud sõnastus on piisavalt paindlik (eelistusel, kaalutakse sildade kasutamist) ja võimaldab iga konkreetse lahenduse jaoks leida optimaalse lahenduse.

### 3. Kergliiklusteede ja jalgrattaradade mõiste ja teede paiknemine.

Oleme planeeringus kasutanud kergliiklusraja mõistet, viidates, et maakonnaplaneeringus märgitud kergliiklustrasse võib täpsemal kavandamisel tehniliselt lahendada eraldiseisva kergliiklusteena või kergliiklusrajana (teekattemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa). Võimalus lahendada trassivajadus jalgrattarajana täidab maakonnaplaneeringus rattasportlaste sõidutingimuste ja –turvalisuse parandamise eesmärgi. Treeningsõidud toimuvad reeglina asulavälistel teedel, kus teised kasutajagrupid (jalakäijad, ka rulluisutajad, jt) pigem puuduvad. Seetõttu võib ruumi- ja ressursikasutuse seisukohast osutada otstarbekamaks ainult sellele kasutajagrupile mõeldud tehnilise lahenduse kasutamine.

Ettepanekuga ei arvestata, kuna kergliiklusteede / radade kavandamisel määratakse kergliiklusteede täpsed tehnilised lahendused järgmistes kavandatavates etappides, koostöös Maanteeametiga.

Lisaks tegite ettepanekud kirjaga 19.02.16 nr 15-2/15-00028/878 maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande osas, mille avalik väljapanek kestis perioodil 1-29.02.2016. Allpool on lisatud KSH eksperdi seisukohad esitatud ettepanekutele.

1. Viidatud sõnastus „kaabelliinid on ette nähtud [---] maantee teealasse, eriti pehme pinnase korral“ esineb KSH aruandes maakonna olemasoleva olukorra kirjelduses (ptk 3.5.1). Pealkirjas on viidatud ka allikale, mida kirjelduse koostamiseks on kasutatud. Puudub vastuolu koostatava MP-ga ja vajadus KSH aruande sõnastuse muutmiseks. Sisuliselt aga nõustub KSH ekspert viidatud allikas toodud põhimõttega, et kaabelliinid tuleks eelistatult kavandada riigiteede teealasse, eriti pehme pinnase korral, et võimalikult vältida kaabelliinide rajamisega kaasnevaid keskkonnamõjusid, mis pehmes pinnases on oluliselt suuremad kui maantee teealal. Samuti vähendab see põhimõtte üldiselt taristust tulenevaid täiendavaid piiranguid muule maakasutusele.

2. KSH aruande olemasoleva olukorra kirjelduse (ptk 3.5.3) koostamisel kasutati Võru maakonna arengukava koostamise alusmaterjale. Kuna küsimuse täpsustamisel selgus, et nii üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ kui ka teedevõrgu arendamist puudutavates muudes arengudokumentides nimetust Via Estica enam ei kasutata, siis on see välja jäetud ka käesolevast KSH aruandest. Peatükki 3.5.3 on lisatud maakonda läbivate rahvusvahelise tähtsusega riigiteede rahvusvahelise tähistus.

3. MP annab maakonna maanteevõrgu arendamise osas üldised põhimõtted (ptk 4.1.1) ega analüüsi konkreetseid probleemseid teelõike. Sellest lähtuvalt ei ole ka MP KSH ülesanne analüüsida, millised teelõigud vajavad rekonstrueerimist esmajärjekorras. Sisuliselt on tegemist ÜP tasandi teemaga, mille käigus tuleks igal omavalitsusüksusel oma probleemsed teelõigud ära kaardistada. Sellekohase teabe olemasolul võiks neid probleemseid teelõike

kajastada MP tegevuskavas, teabe puudumisel võiks vastava analüüsi koostamise seada tegevuskava üheks ülesandeks.

4. Finantseerimisallikate analüüsi koostamine ei ole KSH ülesanne.

MP seletuskirjas (ptk 4.1.5) on toodud kergliiklusteede arendamise põhimõtted, sh vajadus oluliste sihtpunktide ühendamiseks. Millised konkreetsed objektid on mingis omavalitsusüksuses esmatähtsad ning millises järjekorras ja kustkaudu ühendatakse, see on ÜP tasandi teema, mille käigus tuleks igal omavalitsusüksusel oma esmatähtsad ühendusvajadused ära kaardistada. Sellekohase teabe olemasolul võiks teemat kajastada MP tegevuskavas, teabe puudumisel võiks vastava analüüsi koostamise seada tegevuskava üheks ülesandeks.

KSH aruandes ptk 6.4.1 on käsitletud „viimase miili“ kontseptsiooni transpordiühenduste korraldamisel. Sellest lähtuvalt lisati see põhimõte MP koostamise käigus ka MP seletuskirja (ptk 4.1.6) Konkreetsemalt on vaja JJT kavandada ja välja arendada omavalitsusüksuste tasandil.

5. KSH ptk-s 6.4.1 on kirjas põhimõte, et parklad tuleb rajada bussi- ja rongipeatuste juurde. MP annab samasugused suunised/põhimõtted. Milliste peatuste juurde konkreetselt parklate rajamine on aktuaalne, ei ole MP täpsusaste. Konkreetsed asukohad määrab omavalitsusüksus oma ÜP-ga vastavalt kohalikele vajadustele.

6. MP annab suunised/põhimõtted liikuvuse parandamiseks, sh kultuuriteenuste kättesaadavuse osas. Teed ja parklad kuuluvad kultuuriteenuste osutamise ja kättesaadavusega seotud taristu koosseisu. Millistesse piirkondadesse/ asukohtadesse konkreetselt ühendusteede ja parklate rajamine on vajalik, määrab omavalitsusüksus oma ÜP-ga vastavalt kohalikele vajadustele.

7. Maavarade varustuskindluse hindamisel ei ole käesolevas KSH-s arvestatud parklate rajamisega, sest MP tasandil pole teada, kuhu ja kui suured parklad tulevad (see ei ole MP täpsusaste). Vt ka vastused punktidele 5 ja 6.

8. Kahtlemata mõjutavad kliimamuutused ka taristut, kuid kuidas ja mil määral see toimub, ei ole ühe maakonna MP KSH käigus võimalik hinnata ilma asjakohaste alusuuringuteta. KSH aruande ptk-s 6.5.1 on märgitud, et Keskkonnaministeeriumi eestvedamisel on koostamisel kliimamuutustega kohanemise arengukava. Kliimamuutuste strateegia eelnõu esitatakse Vabariigi Valitsusele 2016.a juunis. Arengukava sisendina toimuvad valdkondlikud uuringud kaheksa võtmevaldkonna lõikes: planeeringud ja maakasutus; inimeste ja päästevõimekus; looduskeskkond; biomajandus; taristu ja ehitised; energeetika ja energiavarustus; majandus; ühiskond, teadlikkus ja koostöö. Arengukava koostamise käigus selgitatakse välja kohanemismeetmed lühikeses perspektiivis (kuni 2030) ja pikaajalises perspektiivis (kuni 2050 ja 2100). Järgnevates planeerimise ja projekteerimise staadiumides ning majandustegevuse kavandamisel on asjakohane arengukavas väljatöötatavate meetmete ja soovitustega arvestada. Vastav analüüs, mõjude hinnang taristule ja meetmed antakse arengustrateegia koostamise käigus. Kliimamuutuste võimalikust mõjust taristule ja ehitistele on valminud vastava töögrupi II vahearuande tööversioon – vt: <http://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/kliima/kliimamuutustega-kohanemise-arengukava/energeetika-ja-taristu>.

Töögrupil on kavas koostada põhjalik ülevaade kliimamuutuste mõjudest taristule ja sobilikest kohanemismeetmetest. Soovitav on Maanteeametil jälgida arengustrateegia koostamise käiku ja vajadusel esitada strateegia koostajatele oma sisendid ja tähelepanekud.

Kuna planeeringu seletuskirjast on vastuolu ehitusseadustikuga eemaldatud, loeme käesolevalt planeeringu kooskõlastatuks.

Anname teada, et avaliku väljapaneku tulemuste **avalik arutelu toimub 23.03.2016 kl 10.00** Võrus, Koidula 7, **Võrumaa Toidukeskuse, Katariina seminarisaalis**.

Palume Teil Võru Maavalitsusele vastata **kirjalikult hiljemalt 31.märtsiks 2016**, kas antud selgitused rahuldavad Teid ning vastuskirjas välja tuua iga tehtud ettepaneku lõikes, kas loobute ettepanekust või jääte esitatud vastuväite juurde.

Vaided/lahendamata jäänud eriarvamused esitatakse edaspidiseks menetluseks maakonnaplaneeringu järelevalve teostajale Rahandusministeeriumile.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*  
Andres Kõiv  
Maavanem

Ülle Luuk 78 68 311  
ulle.luuk@voru.maavalitsus.ee