



JÕHVI LINNA ENDISE PÕLEVKIVI  
RAUDTEE AS HARURAUDTEE TRASSI  
ALATES RAKVERE TÄNAVAST KUNI EESTI  
RAUDTEE AS KINNISTUNI JA SELLE  
LÄHIALA DETAILPLANEERINGU  
KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE  
HINDAMISE ARUANNE

AS Pöyry Entec 2008

TÖÖ NIMETUS: JÕHVI LINNA ENDISE PÕLEVKIVI  
RAUDTEE AS HARURAUDTEE TRASSI  
ALATES RAKVERE TÄNAVAST KUNI  
EESTI RAUDTEE AS KINNISTUNI JA  
SELLE LÄHIALA DETAILPLANEERINGU  
KESKKONNAMÕJU STRATEEGILINE  
HINDAMINE. ARUANNE

TÖÖ NUMBER: 797/07

TELLIJA: Jõhvi Vallavalitsus

TÖÖ KOOSTAJA: AS Pöyry Entec

Projektijuht: PIRET PÕLLENDIK .....

KSH ekspert: ANGELA HOLLO .....

Avalikustatud: 18. 09. 2008

AUTORIÕIGUS © AS PÖYRY ENTEC

Kõik õigused kaitstud. Töö ja selle ülesehitus on kaitstud Eesti Vabariigi autoriõigusseaduse kohaselt. Seda dokumenti või selle osa ei tohi kopeerida ega paljundada mistahes viisil - graafiliselt, elektrooniliselt või mehaaniliselt (valguskopeerimine, helisalvestus, fotografeerimine) ilma AS Pöyry Entec poolt antud kirjaliku loata. Erandina on paljundamine (valguskopeerimine) lubatud seoses projektide, kasutuslubade jms menetlemisega lubatud Jõhvi Vallavalitsusel, Ida-Viru Maavalitsusel ja Ida-Viru Keskkonnateenistusel.

## SISUKORD

<b>SISUKORD</b> .....	<b>1</b>
<b>LISAD:</b> .....	<b>2</b>
<b>EESÕNA</b> .....	<b>3</b>
<b>1 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE EESMÄRK JA SISU</b> .....	<b>4</b>
1.1 KSH ARUANDE KOOSTAMISE EESMÄRK.....	4
1.2 KSH LÄBIVIIMISE METOODIKA ALUSED.....	4
<b>2 DETAILPLANEERINGU SISU JA PEAMISTE EESMÄRKIDE KIRJELDUS</b> .....	<b>7</b>
2.1 DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE SEADUSLIK ALUS .....	7
2.2 HINNATAVA DETAILPLANEERINGU EESMÄRGID JA PLANEERINGUGA KAVANDATUD MAAKASUTUSE LÜHISELOOMUSTUS.....	7
<b>3 EELDATAVAULT MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS</b> .....	<b>10</b>
3.1 JÕHVI LINNA LOODUSMAASTIKULINE KIRJELDUS.....	10
3.1.1 <i>Allmaakaevandatud alad</i> .....	11
3.1.2 <i>Põhjavee kaitstus</i> .....	12
3.2 ROHEALAD .....	13
3.3 HOONESTUS JA INFRASTRUKTUUR PLANEERITAVAL ALAL .....	14
3.4 DETAILPLANEERINGUALA ÜMBRITSEVA KIRJELDUS .....	17
<b>4 DETAILPLANEERINGU SEOS MUUDE ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA</b> .....	<b>19</b>
4.1 EUROOPA LIIDU JA LÄÄNEMERE PIIRKONNA TASANDI PLANEERIMISJUHISED .....	19
4.2 EESTI RIIKLIK TASAND .....	20
4.3 IDA-VIRU MAAKONNAPLANEERINGUD.....	21
4.4 JÕHVI VALLA JA JÕHVI LINNA PLANEERINGUD.....	22
4.5 JÕHVI VALLA ARENGUKAVA 2007-2013 .....	23
<b>5 DETAILPLANEERINGU ELLUVIIMISEGA EELDATAVAULT KAASNEV KESKKONNAMÕJU ...24</b>	<b>24</b>
5.1 MÕJU PROGNOOSIMISE ALUSED .....	24
5.2 LIIKLUSLAHENDUSE MUUTUSEST TULENEDA VÕIV MÕJU.....	25
5.2.1 <i>Mõju sotsiaalsele keskkonnale</i> .....	25
5.2.2 <i>Mõju loodus- ja linnakeskkonnale</i> .....	28
5.2.3 <i>Mõju majandusruumile</i> .....	29
5.3 MAAKASUTUSE MUUTUSEST TULENEDA VÕIV STRATEEGILINE MÕJU.....	29
5.4 PIIRIÜLENE MÕJU JA MÕJU NATURA 2000 VÕRGUSTIKULE.....	30
5.5 MÕJUDE KOONDÜLEVAADE .....	30
<b>6 ALTERNATIIVSED ARENGUSTSENAARIUMID</b> .....	<b>33</b>
6.1 PARIMA PLANEERINGULAHENDUSE LEIDMINE .....	33
6.2 0 – ALTERNATIIV – TÖÖSTUSPARGI TEED EI RAJATA .....	33
6.3 1 – ALTERNATIIV – DETAILPLANEERINGU ELLUVIIMINE .....	34
<b>7 KESKKONNATINGIMUSED, LEEVENDAVID MEETMED JA SEIRE</b> .....	<b>35</b>
<b>8 RASKUSED KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ARUANDE KOOSTAMISEL</b> ...37	<b>37</b>
<b>9 ÜLEVAADE KSH KORRALDAMISE JA AVALIKKUSE KAASAMISE KOHTA</b> .....	<b>38</b>
<b>10 KOKKUVÕTE</b> .....	<b>39</b>
<b>KASUTATUD KIRJANDUS</b> .....	<b>40</b>

**LISAD:**

**1. KSH PROGRAMM KOOS LISADEGA:**

1. DP JA KSH ALGATAMISE OTSUS NR 85; 24.08.2006 JA DP LÄHTEÜLESANNE
2. VÄLJAVÕTE JÕHVI LINNA ÜLDPLANEERINGUST JA SITUATSIOONISKEEM
3. MENETLUSDOKUMENDID (KSH ALGATAMISE OTSUSE AVALIKUSTAMISE TEATED, KSH PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU TEATED)
4. SEISUKOHT PROGRAMMI KOHTA: IDA-VIRUMAA KESKKONNATEENISTUSE KIRI 27.12.2007 NR 32-12-1/56549-2
5. 07.02.2008 TOIMUNUD PROGRAMMI AVALIKU ARUTELU PROTOKOLL JA ARUTELULT OSAVÕTJATE NIMEKIRI
6. ÜLEVAADE MUUDATUSTEST KSH PROGRAMMIS, MIS VIIDI SISSE PEALE PROGRAMMI AVALIKKU ARUTELU
8. EKSPERDI KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ÕIGUST TÕENDAVAD DOKUMENDID
9. IDA-VIRUMAA KESKKONNATEENISTUSE KIRI 12.03.2008.A NR 32-11-4/56549-5 KSH PROGRAMMI HEAKSKIITMISE KOHTA

**2. KSH ARUANDE AVALIKUSTAMIST TÕENDAVAD DOKUMENDID**

**3. KSH ARUANDE KOOSTANUD EKSPERDI HINDAMISE ÕIGUST TÕENDAVAD DOKUMENDID**

**4. DETAILPLANEERINGU ESKIISJONIS**

**PEALE KSH ARUANDE AVALIKUSTAMIST LISANDUVAD:**

- **KSH ARUANDE AVALIKU ARUTELU AJAL LAEKUNUD KIRJAD JA NENDE VASTUSKIRJAD (NENDE LAEKUMISEL)**
- **KSH AVALIKU ARUTELU PROTOKOLL JA OSAVÕTJATE NIMEKIRI**
- **KSH ARUANDE KESKKONNATEENISTUSELE HEAKSKIITMISEKS ESITAMISE VASTUSKIRI KESKKONNATEENISTUSELT**

## EESÕNA

Hinnatav Jõhvi linna endise Põlevkivi Raudtee AS haruraudtee trassi alates Rakvere tänavast kuni Eesti Raudtee AS kinnistuni ja selle lähiala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine on algatatud Jõhvi Vallavolikogu otsusega nr 85, 24. augustil 2006.a.(vt lisa 1)

Keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) aruanne on osa detailplaneeringust, mis selgitab, kirjeldab ja hindab detailplaneeringu elluviimisega kaasnevat olulist ja tõenäolist keskkonnamõju ning peamisi alternatiivseid meetmeid, tegevusi ja ülesandeid, arvestades detailplaneeringu eesmärke ja käsitletavat territooriumi.

Hinnatava detailplaneeringu (edaspidi kasutatud ka DP) ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande koostas AS Pöyry Entec (tegutsenud kuni 28.08.2007 ärinimega AS Entec); kontaktandmed: Lõõtsa 2, Tallinn 11415, tel +372 617 7430, faks +372 617 7431, e-post: [entec.ee@poyry.com](mailto:entec.ee@poyry.com)).

AS Pöyry Entec poolt tegeles detailplaneeringu KSH koostamisega töögrupp koosseisus:

Piret Põllendik	DP ja KSH koostamise projektijuht;
Angela Hollo	KSH ekspert;
Kaur Lass	arhitekt, KSH ekspert (kaasatud kvaliteedi kontrolliks);
Jüri Teder	Keskkonnaekspert-audiitor;
Irje Möldre	KSH ekspert (osales programmi koostamisel).

DP KSH asjaosalistena käsitleti järgnevaid huvitatud osapooli:

Ida-Virumaa Keskkonnateenistus	KSH järelevalve teostaja;
Jõhvi Vallavalitsus	DP korraldaja ja tellija;
Jõhvi Vallavolikogu	DP algataja ja kehtestaja;
Eesti Keskkonnaühenduste Koda, keda hetkel esindab Ornitoloogiaühing	keskkonnaühenduste esindaja;
Maanteeamet	riigi esindaja teedega seonduvates küsimustes;
Muinsuskaitseamet	riigi esindaja muinsuste kaitses;

DP koostamine võib lisaks nimetatutele lähtuvalt *planeerimisseaduse* § 3 lg 1 puudutada otseselt või kaudselt väga laia huviliste ringi, alates naabermaaiüksuste omanikest kuni teiste sama valla kohalike elanikeni, kes KSH või planeeringu menetlemise käigus võivad oma huvitatust näidata.

Täname meeldiva koostöö eest Ida-Virumaa Keskkonnateenistust ja Jõhvi Vallavalitsust.

## **1 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE EESMÄRK JA SISU**

Keskkonnamõju strateegilise hindamise õiguslikuks aluseks on *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus* (RTI 2005, 15, 87). *Jõhvi linna endise Põlevkivi Raudtee AS haruraudtee trassi alates Rakvere tänavast kuni Eesti Raudtee AS kinnistuni ja selle lähiala detailplaneeringu* ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) algatamise otsuse kohaselt on KSH antud juhul algatatud, et arvesse võtta keskkonnakaalu detailplaneeringu koostamisel ning tagada kõrgetasemelise keskkonnakaitse ja säästva arengu edendamine.

### **1.1 KSH aruande koostamise eesmärk**

Käesoleva KSH aruande eesmärgiks on selgitada, kirjelda ja hinnata DP elluviimisega kaasnevat olulist ja tõenäolist strateegilist keskkonnamõju, käsitleda võimalikke alternatiivseid arengustsenaariume ja tegevusi planeeringualal ning vajadusel pakkuda välja negatiivse keskkonnamõju leevendamise ja vältimise meetmeid arvestades konkreetse detailplaneeringu eesmärke ja planeeritava ala iseloomu.

KSH programmi ja aruande avalikustamine toimus vastavalt *Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse* nõuetele. KSH programm on heaks kiidetud 12. märtsil 2008.a Ida-Virumaa Keskkonnateenistuse kirjaga nr 32-11-4/56549-5 (vt *lisa 1*).

KSH sisuline eesmärk on tuvastada enne planeeringu kehtestamist otsustaja ehk Jõhvi Vallavolikogu jaoks, kas DP elluviimine võib tuua kaasa olulist ja tõenäolist keskkonnamõju Jõhvi linna kontekstis ning läbi keskkonnaaspektide teadvustamise sätestada detailplaneeringus enne selle kehtestamist konkreetseid keskkonnatingimused, mille täitmine on kohustuslik planeeringu elluviimisel. Parima planeerimistulemuse saavutamiseks on ekspertide kaasamise eesmärk aidata planeerijal kavandatud hoonestus, rajatised ja teed planeeringualale paigutada nii, et planeeringu realiseerimisel välditakse olulise ja/või tõenäolise negatiivse mõju avaldumist Jõhvi linna keskkonnale.

### **1.2 KSH läbiviimise meetodika alused**

Keskkonnamõju strateegiline hindamine ehk planeeringu elluviimise aluseks olevate strateegiliste valikute elluviimise mõju hindamine peab andma planeeringu kehtestajale enne otsuse tegemist vajaliku teabe, mis selle otsusega hiljem kaasneb. Mõju hindamise eesmärk on otsustaja teadlikkuse tõstmine ja selle tulemusel keskkonna jätkusuutlikku arengut tagavate keskkonnatingimuste kehtestamine planeeringu koosseisus.

Hindamise koostamise korraldamise meetodiline alus on see, et hindaja ehk ekspert on kohe detailplaneeringu koostamise algfaasist peale toeks planeerijale ja kohalikule omavalitsusele planeeringu sisu ja eriti selle keskkonnatingimuste väljatöötamisel (antud juhul olid planeeri ja eksperdid samast firmast). Kuna mõju hindamise aruanne ei ole juriidiliselt sama jõuga kui planeering viib keskkonnatingimused planeeringusse planeeri ja koostöös kohaliku omavalitsusega.

Planeeringu koosseisus kehtestatud keskkonnatingimused omandavad planeeringu elluviimisel projekteerimis- ja ehitustegevusel juriidilise aluse. Kogu strateegilise keskkonnamõju hindamine tugineb sellele, et hinnatakse *tõenäolist olulist mõju<sup>1</sup> nagu nõuab Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Direktiiv 2001/42/EÜ, 27.06.2001.a, teatavate kavade ja programmide keskkonnamõju hindamise kohta*. Keskkonnamõju loetakse oluliseks vaid siis, kui see võib eeldatavalt ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara. Tõenäosuse hindamisel on lähtutud planeerimisseaduse kohase planeeringu elluviimise tõenäolisusest.

Hindamisel lähtutakse sellest, et keskkond on kogu see ruum, kus me elame ehk keskkond kõige laiemas mõttes, st keskkonna mõiste hõlmab endas kaalutlemisel komponente nii majandus-, sotsiaalsest, kultuuriruumist (sh näiteks külamiljöö, kultuuripärand, linnaruumi, tehiskeskkonna esteetikat, arhitektuuripoliitika jms) kui ka looduskeskkonnast. Hindamisel arvestatakse, et strateegia on kaugema eesmärgi saavutamise kava või selle saavutamise viisi teadlik püstitamine. Samuti lähtutakse hindamisel, et planeeringuprotsessi viiakse läbi planeerimisseadusest tulenevalt laiapõhjaliselt, eri valdkondi arvestavalt ja nende huvisid kombineerivalt ning ühendada püüdvalt. Metoodiliselt on planeerimine läbirääkimine eri osapooltega, et tuvastada nende huvid. Mõju hindaja osaleb selles nõu andva eksperdina. Läbirääkimise tulemus vormistatakse konsensusliku kokkuleppe alusel planeeringuna ja seejärel avalikustatakse, et tagada isikutele võimalus kaitsta oma huvisid.

Oma olemuselt on kõik planeerimisseaduse kohased planeeringud võrdsustatavad võimalusena midagi teha. See ei ole võrreldav otsusega või kohustusega midagi teha. Lähtuvalt sellest ei saa ruumilise planeerimise puhul keskkonnamõju strateegiline hindamine kujuneda sama täpsusastmega tööks kui projekti keskkonnamõju hindamine, sest selleks puudub vajaliku detailsusega info. Kõik keskkonnatingimused ja seiremeetmed antakse seega sama detailsusega kui on planeeringu liik. Planeerimisloogikast lähtudes tuleb eksperdil juhul, kui otsustamise tasandid muutuvad liiga detailseks või üldisteks soovitada otsustajale otsustamiseks teist planeeringu liiki ja/või mõju hindamise tasandit.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise ainus eesmärk planeerimise metoodika vaatevinklist on jõuda keskkonnatingimusteni, mille puhul midagi teha võib või selge ja arusaadava motivatsioonini, miks midagi teha ei või. Tehtud valikut ja seatud keskkonnatingimusi peab mõistma otsustaja. Teadliku valiku tegemine eeldab, et suudetakse tajuda suurt pilti, st eristada olulist ebaolulisest. Vaid teadlikkus võimaldab vältida strateegiliselt rumalaid otsuseid. Seega metoodiliselt on tähtis teada, et visiooni, eesmärgi, pürgimuse või taotluse mõistmine enne pisidetaile võimaldab teha pädevat strateegilist valikut.

Hindamisel on arvestatud lähtuvalt ruumilise planeerimise eripärast ka sellega, et kui hinnatavat planeeringut ei realiseerita ei avalda see ka mingit mõju keskkonnale. Kuna planeering on võimalus midagi teha, on võimalik ka selle

---

<sup>1</sup> Directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes on environment sätestab selle originaalkeeles kui: identifying, describing and evaluating the *likely significant environmental effects* of implementing the plan or programme. Vt täpsemalt direktiivi punkt 14.



Jõhvi endise Põlevkivi Raudtee AS haruraudtee trassi alates Rakvere tänavast kuni Eesti Raudtee AS kinnistuni ja selle lähiala detailplaneeringu KSH aruanne

osaline realiseerimine, mistõttu aruandes juhitakse võimalusel tähelepanu ka planeeringu osalise realiseerimise mõjudele või võimalustele.

## **2 DETAILPLANEERINGU SISU JA PEAMISTE EESMÄRKIDE KIRJELDUS**

### **2.1 Detailplaneeringu koostamise seaduslik alus**

Detailplaneeringu koostamisega soovib tellija määrata planeeritavale alale ehitusõiguse ja määrata kindlaks tänavate maa-alad.

DP koostamise aluseks on *planeerimisseadus* (RT I 2002, 99, 579; 2004, 22, 148; 38, 258; 84, 572; 2005, 15, 87; 22, 150; 2006, 14, 111; 2007, 24, 128; 67, 414; 2008, 16, 114;). Antud seaduse § 9 lg 2 näitab, mis on detailplaneeringu eesmärgid:

1. planeeritava maa-ala kruntideks jaotamine;
2. krundi ehitusõiguse määramine;
3. krundi hoonestusala, see tähendab krundi osa, kuhu võib rajada krundi ehitusõigusega lubatud hooneid, piiritlemine;
4. tänavate maa-alade ja liikluskorralduse määramine ning vajaduse korral eraõigusliku isiku maal asuva, olemasoleva või kavandatava tänava avalikult kasutatavaks teeks määramine teeseaduses sätestatud korras;
5. haljastuse ja heakorrastuse põhimõtete määramine;
6. kujade määramine;
7. tehnovõrkude ja –rajatiste asukoha määramine;
8. keskkonnatingimuste seadmine planeeringuga kavandatu elluviimiseks ja vajaduse korral ehitiste määramine, mille ehitusprojekti koostamisel on vaja läbi viia keskkonnamõju hindamine;
9. vajaduse korral ettepanekute tegemine kaitse alla võetud maa-alade ja üksikobjektide kaitsereežiimi täpsustamiseks, muutmiseks või lõpetamiseks;
10. vajaduse korral ettepanekute tegemine maa-alade või üksikobjektide kaitse alla võtmiseks;
11. vajaduse korral miljööväärtusega hoonestusalade määramine ning nende kaitse- ja kasutamistingimuste seadmine;
12. vajaduse korral ehitiste olulisemate arhitektuurinõuete seadmine;
13. servituutide vajaduse määramine;
14. vajaduse korral riigikaitse otstarbega maa-alade määramine;
15. kuritegevuse riske vähendavate nõuete ja tingimuste seadmine;
16. muude seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevate kinnisomandi kitsenduste ulatuse määramine planeeritaval maa-alal.

### **2.2 Hinnatava detailplaneeringu eesmärgid ja planeeringuga kavandatud maakasutuse lühiiseloostus**

Hinnatava detailplaneeringu koostamisel on aluseks lisaks eelmainitud peatükis välja toodud seaduslikule alusele ka Jõhvi valla poolt väljastatud detailplaneeringu lähteülesanne (vt KSH aruande Lisa 1 – KSH programm ning selle Lisa 1).

Detailplaneeringu eesmärgiks on Jõhvi linna territooriumile uue tänava rajamine Jõhvi Tööstuspargi ja Sompä tänava tööstuspiirkonna ühendamiseks Rakvere tänavaga mööda endist haruraudtee trassi. Detailplaneeringuga lahendatakse kruntideks jaotamine, kruntide ehitusõiguste määramine, tänavate maa-alade

kindlaks määramine ja liikluslahendus. Detailplaneering on lähiaastate ehitustegevuse aluseks.

Planeeringuala ca 9,5 ha suurune ala on ca 1 km pikk ning kitsamais kohas ca 15 m lai (vt *joonis 1 - DP ala situatsiooniskeem*). Detailplaneeringu koostamisega tehakse ettepanek korrastada olemasolevat krundistruktuuri, lähtudes olemasolevast hoonestusest ja maakasutusest ning planeeringualal paiknevate maatüksuste omanike soovidest ja ettepanekutest. Detailplaneeringu alale on kavandatud 38 krunti.

Detailplaneeringuga nähakse ette Tööstuspargi tee välja ehitamine, mis teenindaks nii planeeringuala siseseid kui ka planeeringuala kontaktvööndisse jäävaid äri- ja tootmisettevõtteid. Tööstuspargi tee rajamise tulemusel muutuks Lennuki tänav väiksema koormusega vaikselt tänavaks, mida kasutaksid ainult individuaalelamupiirkonnad juurdepääsuteena. Planeeritava Tööstuspargi tee kohta on koostatud:

- 2006. aastal AS Teede Tehnokeskuse poolt *Jõhvi Tööstuspargi juurdepääsutee tasuvusarvutus*;
- 2006. a juunis valmis *Jõhvi Tööstuspargi juurdepääsutee eelprojekt*, koostaja OÜ Toner-Projekt;
- 2006. a juulis valmis *Jõhvi Tööstuspargi juurdepääsutee tehniline projekt*.

Planeeritav Tööstuspargi tee on kavandatud 2-realisena, selle kõrvale on ette nähtud 2,5 m laiune haljasriba ning 3-meetrine kergliiklustee. Kergliiklustee nähakse Tööstuspargi teest lääne poole aiandusühiste vahetusse lähedusse. Samuti nähakse ette kõnniteede rajamist piki planeeringualale ulatuvaid tänavaid ning Lennuki tänava äärde, kus aga tänavamaa kitsuse tõttu ei ole võimalik tagada kõnnitee ja sõidutee vahelist haljasriba.

Planeeritava Tööstuspargi tee ja Sompä tee ühendamiseks on detailplaneeringus ette nähtud sõidutee ja selle kõrvale kergliiklustee perspektiivne teelõik, mis on lubatud välja ehitada alles siis, kui on vähendatud teemaa-alale jäävate puurkaevude sanitaarkaitsevööndeid.

Hinnatav detailplaneering teeb ettepaneku kehtiva Jõhvi linna üldplaneeringu osaliseks muutmiseks (kehtestatud Jõhvi Linnavolikogu 21.12.2000. a määrusega nr 31), täpsustades seal määratud juhtfunktsioone läbi osaliselt üldplaneeringust lahknevate sihtotstarvete määramise. Täpsemad üldplaneeringu muutmise kaalutlused kajastuvad detailplaneeringus. Lisaks on Jõhvi vald koostamas ka uut üldplaneeringut, mis arvestab hinnatavas detailplaneeringus pakutud lahendusega. St vald on planeeringuala piires kaalumas lahenduse muutmist, arvestades kogu Jõhvi linna strateegilise arengu perspektiive.



Joonis 1 Detailplaneeritava ala situatsiooniskeem

### 3 EELDATAVALT MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS

**Detailplaneeritaval alal ei paikne loodus- ja muinsuskaitsealuseid objekte ega Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid.** Küll aga ulatub planeeringualale kontaktvööndis paiknevate mälestiste Jõhvi kalmistu kabeli (reg. nr 13869), ühishaua (reg. nr 38) ja tuuleveski (reg. nr 13870) ühine kaitsevöönd, kus ilma Muinsuskaitseameti loata on keelatud *muinsuskaitseaduse* (RT I 2002, 27, 153) § 25 lg 2 tegevused: maaharimine, ehitiste püstitamine, teede, kraavide ja trasside rajamine ning muud mulla- ja ehitustööd; puude ja põõsaste istutamine, mahavõtmine ja juurimine. Detailplaneeringu koostamise raames tehakse koostööd Muinsuskaitseametiga.

#### 3.1 Jõhvi linna loodusmaastikuline kirjeldus

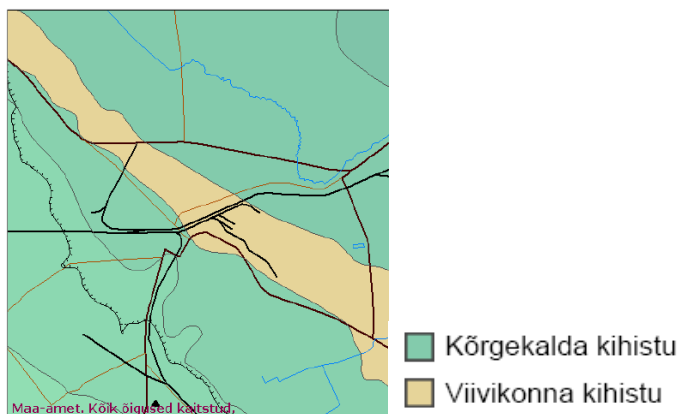
Jõhvi linn jääb Viru ehk Kirde-Eesti lavamaa maastikurajooni, mille keskmine absoluutne kõrgus on 40-60 m üle mere pinna. Lavamaade pind on liustike kulutuste tõttu valdavalt tasane või nõrgalt lainjas ja moreenne pinnakate üsna õhuke. Tasastest lavadest kerkib märkimisväärselt kõrgemale Jõhvi moreenkühmuline kõrgend (79 m). Maastiku eripära on kujundanud rõhtkihilise paese aluspõhja maapinnalähedus ja lõhestatus tektoonilistest lõhedest, mandrijää valdavalt kulutav tegevus, Soome lahe kliimaatiline mõju ning inimtegevus. Selles maastikurajoonis on muudetud looduslikku keskkonda rohkem kui kusagil mujal Eestis. Inimtegevusega on kaasnenud olulised muutused pinnaehituses, veeoludes, taimkattes ning asustuses.

Aluskorra pind asub üle 150 m sügavuses ja maastiku arengust otseselt osa ei võta, kuid Jõhvi kohal asub Eesti tugevaim magnetanomaalia (250-700 m sügavuses paiknevad, 25-28% rauda sisaldavad magnetiidiga gneidi ja kvartsiidikihid)<sup>2</sup>. Jõhvi kõrgendil on karstivorme. Aluspõhjalistest maavaradest leidub Jõhvis põlevkivi, mis esineb vaheldumisi lubjakivikihtidega ordoviitsiumi ladestu kukruse lademes 30 kuni 100 m sügavusel kaldega põhjast lõunasse. Põlevkivi on välja veetud ka linna territooriumilt maa-alustest kaevandustest. Kaevanduskäigud asuvad Jõhvi linna lõuna ja lääneosa all. DP ala jääb osaliselt allmaakaevandatud alale – planeeringuala läänepoolseim tipp ulatudes kuni Kivi tn 30 paiknevate garaažideni. Vt täpsemalt ptk 3.1.1 *Allmaakaevandatud alad*.

DP ala aluspõhja geoloogia moodustavad DP põhja osas Viivikonna kihistu - ordoviitsiumi ladestu, savikas lubjakivi kukersiidi vahekihtidega (põlevkivi) ja lõuna- ning kesk osas Kõrgekalda kihistu - ordoviitsiumi ladestu, savikas lubjakivi, mergel. Vt *joonis 2*.

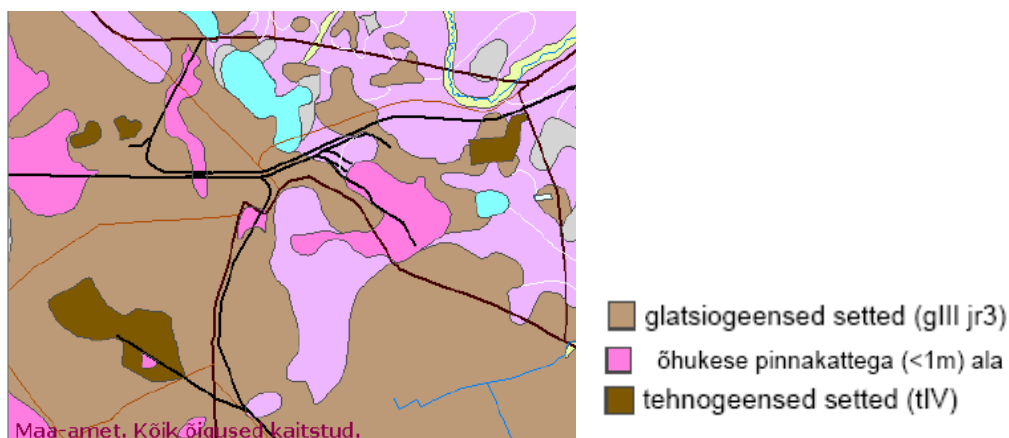
---

<sup>2</sup> Arold, I. 2005 *Eesti Maastikud*. Tartu Ülikooli kirjastus



**Joonis 2 Väljavõte Maa-ameti kaardiserverist, aluspõhja geoloogia**

Valdava osa DP ala pinnakatte geoloogiast moodustavad Võrtsjärve alamkihistu glatsiogeensed setted (Võrtsjärve alamkihistu liustikusetted) ehk moreenid (saviliiv ja liivsavi, veerised ja munakad). Osaliselt jääb DP põhjapoolsele alale õhukese pinnakattega (<1m) ala. Vt joonis 3.



**Joonis 3 Väljavõte Maa-ameti kaardiserverist, pinnakatte geoloogia**

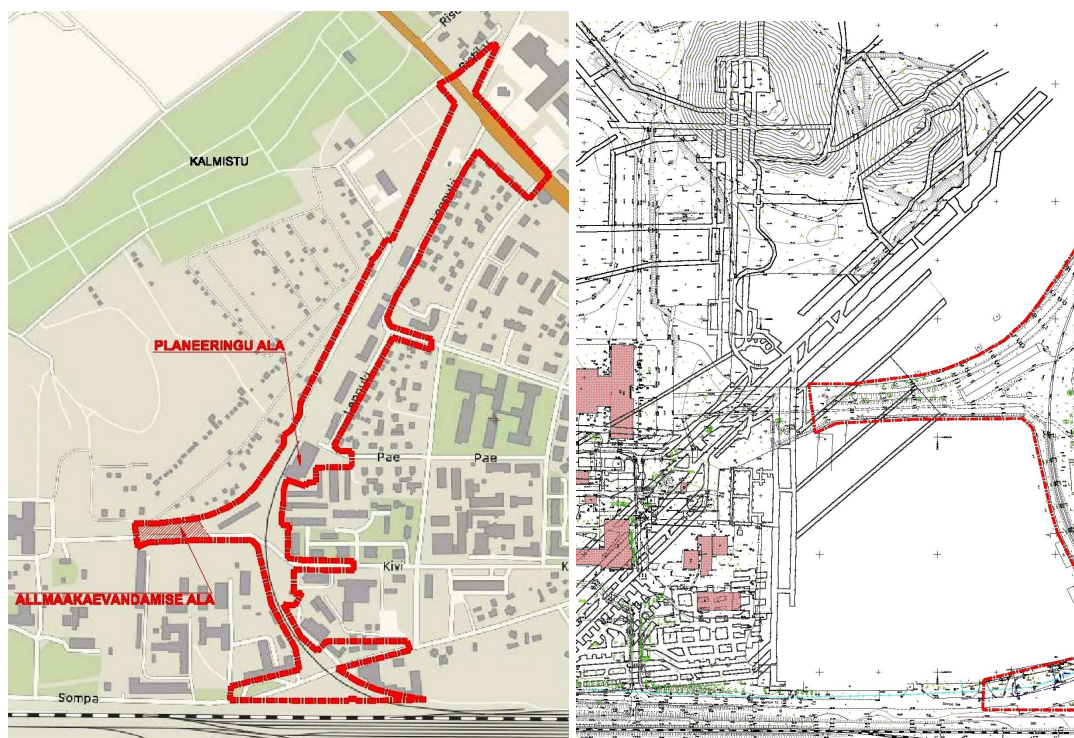
Planeeritava ala reljeef on langev lõunast põhja suunas, absoluutkõrgused jäävad ca 64 m ja 60 m vahele. Muldadest on Jõhvis ümbruses levinud leostunud ja leetjad liivsavimullad.

### 3.1.1 Allmaakaevandatud alad

Jõhvi linna piiresse jäävad suletud põlevkivikaevandused Kaevandus 2 ja Tammiku kaevandus. Kokku on linna territooriumist allkaevandatud ala osatähtsus 11,5%. Kamberkaevandamist on kasutatud ca 4% kaevandatud alast, käsilaavaga kaevandamist ca 7% ning kombainilaavaga kaevandamist 0,5%. Detailplaneeritav ala asub väikese osana Kaevandus nr. 2 alal, vt *joonis 4*, kus kaevandamine toimus aastatel 1940-50. Kaevandus suleti 1971. aastal ning seda loetakse valdavalt

kvaasistabiilseks<sup>3</sup>, mis tähendab seda, et ehitamine on lubatud vaid erandkorras, ekspertiisi läbinud projekti alusel.

Kvaasistabiilset tüüpi maad on detailplaneeringu alal ainult kohas kuhu ulatusid Kaevandus 2 kaevanduslaavad ja kogumisstrekid (joonis 4. Viirutatud ala). Muus osas jääb planeeringuala Jõhvi linna terviku peale. Ehitiste valikul mida rajada antud tüüpi maale on eelis tee osas, kuna teetammi rajamisega saab täita, tihendada ja tugevdada kaevanduse langetatud alasid. Kuid igal juhul tuleb arvestada sellega, et planeeringualast läände jääv ala on samuti kvaasistabiilisel maal. See asjaolu mõjutab detailplaneeringu alalt lähtuva tee ehitamist ja selle otstarbekust. Enne otsuste langetamist maa kasutamiseks ehitiste tarbeks nii planeeringualale jääva allmaakaevandatud ala kui ka sealt edasimineku võimaluse suhtes, peab olema teada informatsioon pinnase kandvuse kohta ja tema geotehnilised teimid.



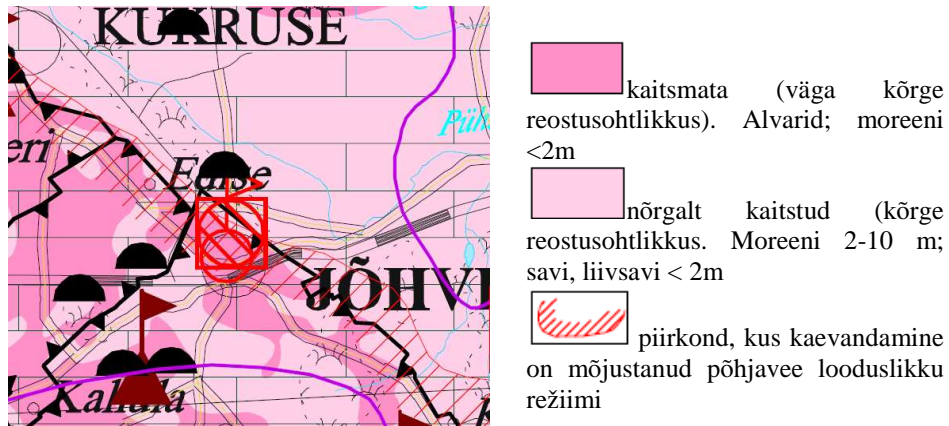
Joonis 4 Vasakul – viirutatud ala osa Kaevandus 2 asukoht, paremal – kaevanduse käsilaavade ja kogumisstekkide ulatumine planeeringualale.

### 3.1.2 Põhjavee kaitstus

DP ala asub maapinnalt esimese aluspõhjalise veekompleksi põhjavee loodusliku kaitstuse (reostusohklikkuse) hinnangu põhjal põhja osas kaitsmata ning lõuna osas nõrgalt kaitstud põhjavee alal. Planeeritav ala jääb piirkonda, kus kaevandamine on mõjutanud põhjavee looduslikku režiimi. Vt *joonis 5*.

<sup>3</sup> Ida-Virumaa põlevkivikaevandamisalade piirkonna ruumiline planeerimine, 2001  
<http://www.ivmv.ee/docs/s3d37.pdf>

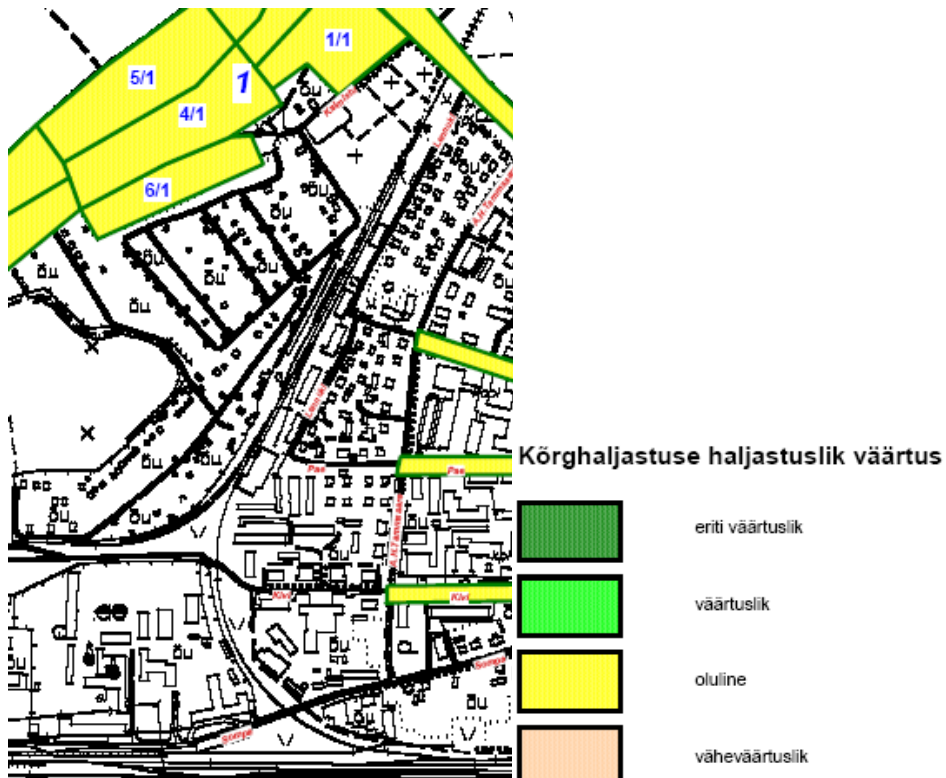




Joonis 5 Väljavõte Eesti põhjavee kaitstuse kaardist<sup>4</sup>

### 3.2 Rohealad

Jõhvi linna haljasalade inventariseerimiseks on koostatud 2006. aastal Artes Terrae OÜ poolt *Jõhvi linna haljasalade kõrghaljastuse hinnang*. Töös hinnatakse Jõhvi linna haljastut suhteliselt mosaiikseks, st enamus haljasaladest paikneb hajutatult ning on omavahel rohekoridoridega nõrgalt seotud või sidumata. Detailplaneeringu alale jääb vaid Rakvere tänava äärne kõrghaljastus, mille väärtust hinnatakse oluliseks. Vt *joonis 6*.



Joonis 6 Haljastuse väärtus<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Eesti põhjavee kaitstuse kaart, Eesti Geoloogiakeskus, 2001

<sup>5</sup> Jõhvi linna haljasalade kõrghaljastuse hinnang. Joonis Haljastuslik väärtus, detsember 2006



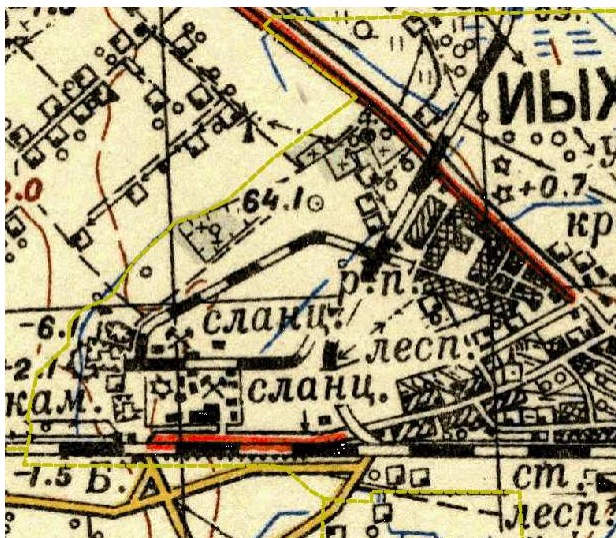
Planeeringuala haljastusest domineerib tänavahaljastus, mis on ebakorrapärase paigutusega ning üldine seisund rahuldav. Lennuki tänava ääres paikneb mõlemal pool puude allee, mis toimib rohelise puhvrvööndina äri- ja tootmisettevõtete territooriumi ja individuaalelamute piirkonna vahel. Vt *foto 1*.



Foto 1 Vaade Lennuki tn äärsele haljastule (juuni 2008).

### 3.3 Hoonestus ja infrastruktuur planeeritaval alal

Planeeritava ala näol on tegemist valdavalt 1940-1950 välja kujunenud osaga tööstuspiirkonnast. Planeeritav ala läbis kogu ulatuses raudtee trass. Vt *joonis 7*. Praegusel ajal on raudtee rööpad endiselt alles planeeringuala lõuna osas. Ülejäänud planeeringualal on endise raudtee trassi kohal kas pinnastee (vt *foto 2*) või tühermaa (vt *foto 3*).



Joonis 7 Väljavõte Maa-ameti ajaloolisest kaardiseverist (1945-1952)



**Foto 2 Vaade planeeritavale Tööstuspargi teele, paremale jääb kalmistu, vasakule individuaalelamud**



**Foto 3 Vaade planeeritavale Tööstuspargi teele, paremale jääb äri- ja tootmisala, vasakule aiandiühistud**

Detailplaneeringu alal pole ühtset hoonestuse struktuuri välja kujunenud. Alal asuvad tootmis-, transpordi- ja büroohoone ning garaažid, mis paiknev suhteliselt hõredalt ning on korrapäratu struktuuriga. Hoonete kõrgused jäävad 3-6 m vahele. Üldine heakord planeeringualal on halb, alal leidub vanu vundamente ning ehitusprahti.

Planeeringualal asub Lennuki tänav, mida kasutatakse juurdepääsuks detailplaneeringu alal asuvatele äri- ja tootmisettevõtetele ning samuti planeeringuala naaberlale paiknevatele individuaalelamutele. Lennuki tänav on osaliselt kruusakatendiga, osaliselt asfalteeritud. Tänav üldine seisukord on halb ning tänav ääres kõnniteed puuduvad. Tegemist on kitsa ja ohtliku linnasisese tänavaga. Vt *Fotod 4 ja 5*. Lennuki tänavaga ühinevad DP ala põhja osas Rakvere tänav, lõuna osas Pae tänav ning Lennuki tänav keskel Kutse tänav.



**Foto 4 Vaade Lennuki tänavale, vasakule sõiduteest jääb äriala, paremale individuaalelamud (juuni 2008)**



**Foto 5 Vaade Lennuki tänavale, paremale sõiduteest jääb äriala, vasakule individuaalelamud (nov 2007)**

Osaliselt planeeringuala põhja ossa jääv 4-realine Rakvere tänav on linna põhitänav (tegemist on Jõhvi-Tartu-Valga põhimaateega nr 3). Sõiduteest mõlemal pool asuvad asfalteeritud kõnniteed.

Planeeringualale ulatuvad Kutse ja Pae tänavad on rahuliku liiklusega kvartalisised tänavad. Sõiduteed on asfalteeritud, kuid puuduvad kõnniteed. Planeeringualale ulatuv Kivi tänava näol on tegemist asfalteeritud tupiktänavaga.

Planeeringuala lõuna osasse jääb osaliselt Sompaa tee, mille üldine seisukord on halb. Tee on tiheda liiklusega ning seda kasutab nii Jõhvi Tööstuspargi transport kui Sompaa tee äärde jäävad tööstusalad. Sõidutee ääres puuduvad kõnniteed.

DP ala on varustatud elektri-, side-, vee-, kanalisatsiooni- ning soojustrassidega. Kivi tänav on varustatud ka sademeveekanalisatsiooniga.

Jõhvi linna veevarustus baseerub linna territooriumil hajali paiknevatel puurkaevudel ning osaliselt Ahtme linnast saadaval Kurtna-Vasavere veehaardel. Jõhvi valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukava nendib fakti, et tulevikus peab Jõhvi linn praktiliselt täielikult loobuma oma puurkaevude kasutamisest ja täielikult üle minema Ahtme pumplast saadavale joogiveele. O-C ja Cm-V puurkaevud on perspektiivis kasutatavad ainult väiksemate eraldiseisvate veevärkide korral. Perspektiivis on ette nähtud Ahtmesse uue veetöötlusjaama rajamine, mille tulemusena olemasolevad puurkaevupumplad normaalolukorras ei töötaks. Detailplaneeritaval alal asub 1 puurkaev (passi nr 5358, katastri nr 2279) 30 m raadiusega sanitaarkaitsealaga. Puurkaevu sügavus on 265 m. Planeeritavale alale jääb puurkaevu katastri nr-ga 2273 sanitaarkaitsevöönd.

Jõhvi linna kanalisatsiooni süsteem on peamiselt lahkvolne, kus olmereoveed ja sademeveed kogutakse kokku eraldi. Reoveed suunatakse linna kirde osas asuva peapumpla vahendusel Kohtla-Järvale regionaalsetesse puhastusseadmetesse, kust vesi pärast puhastamist heidetakse süvalasu kaudu Soome lahte.

AS Eesti Gaas tegeleb Jõhvis maagaasi müügiga, transpordiga ja gaasitorustike hooldamisega. Maagaasitorustikke oli Jõhvis 01.01.2000. a seisuga 23,7 km.

Jõhvi linna soojaga varustus on lahendatud Ahtme SEJ baasil ning soojaga varustab linna Eesti teine soojatootja AS Kohtla-Järve Soojus, mis kasutab kütusena põlevkivi.

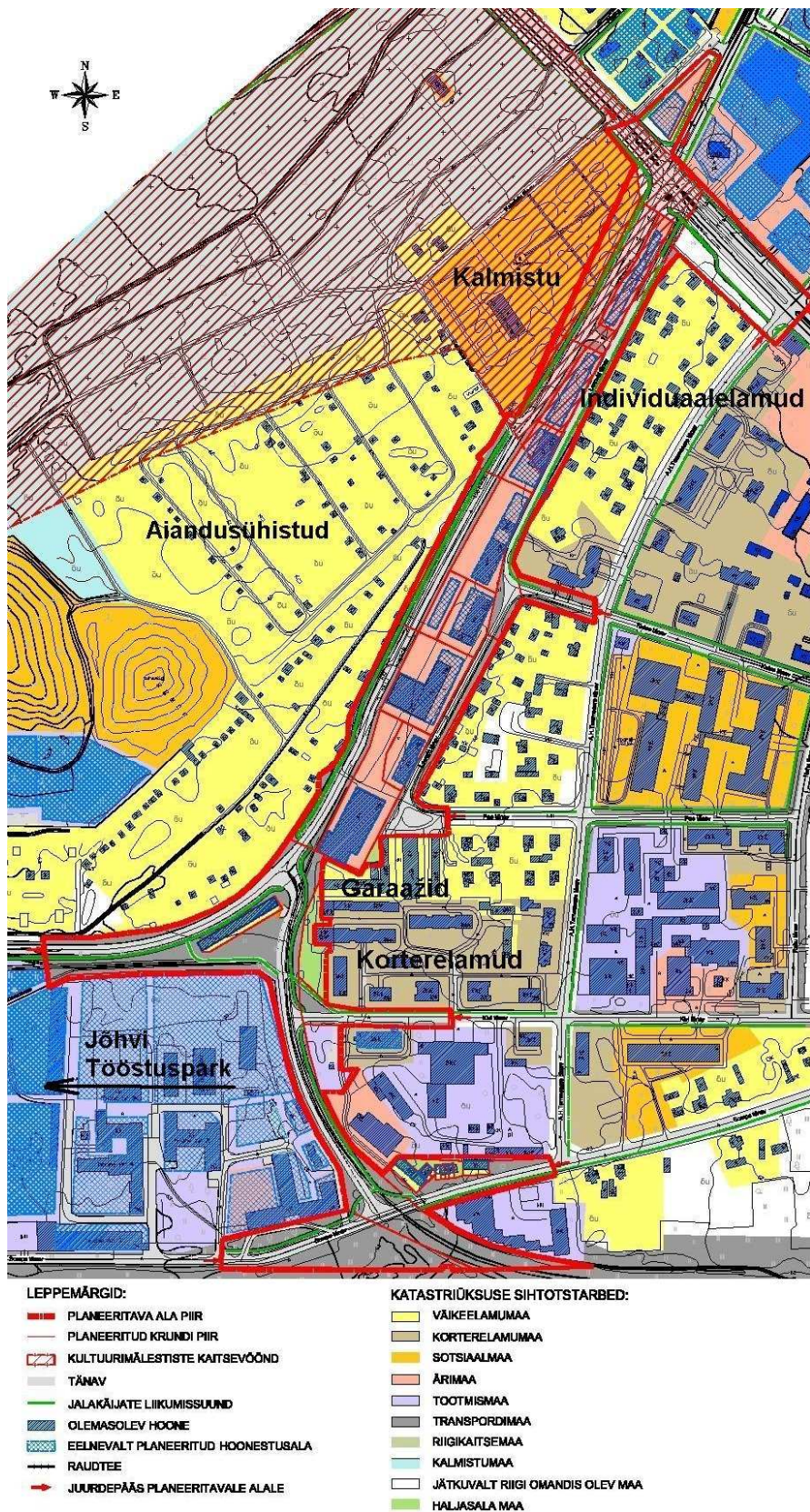
Elektrivõrke omab ja teenindab planeeringualal OÜ Jaotusvõrk.

### **3.4 Detailplaneeringuala ümbritseva kirjeldus**

Detailplaneeringu ala on ümbritsetud erineva sihtotstarbega maa-aladega. Planeeringualast lääne suunas paiknevad Jõhvi kalmistu, aiandusühistud „Koit” ja „Aed” ning Sompä tänavä äärne tööstuspiirkond. Ida suunda jäävad individuaalelamute piirkond, garaažide kompleksid, korterelamud ja tootmiskompleksid. Lõunast piirab detailplaneeringuala Tallinn-Narva raudtee. Vt *joonis 8*.

Planeeringuala edelapoolsesse ossa ulatub osaliselt Jõhvi Tööstuspargi territoorium, mis on arenev ja intensiivse liiklusega piirkond (sh veokid). Suured veokid sõidavad peamiselt Rakvere tänavä ja Tööstuspargi suunal, läbides sel marsruudil A.H.Tammsaare tänavat ja Sompä teed.





Joonis 8 Detailplaneeringu ala kontaktvöönd

#### **4 DETAILPLANEERINGU SEOS MUUDE ASJAKOHADE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA**

Peatükis antakse ülevaade strateegilise planeerimisdokumendi (hinnatava detailplaneeringu) seosest muude asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega. Peale selle kirjeldatakse lühidalt ka hinnatava planeeringu kontekstis olulisi rahvusvahelisi, Euroopa Liidu ja riiklikke keskkonnakaitse eesmärke ning hinnatakse seda, kuidas neid eesmärke ja muid keskkonnakaalutlusi on detailplaneeringu koostamisel arvesse võetud.

Detailplaneering on strateegiliste planeerimisdokumentide kõige madalam tasand, mis peaks lähtuma vastavalt Eesti seadustele ennekõike kehtivast omavalitsuse üldplaneeringust. Kõrgemal strateegilistel tasandil olevate strateegiate eesmärkide rakendamine detailplaneeringu tasandil on võimalik. Detailplaneeringuga saab ainsana teha ettepaneku kehtiva üldplaneeringu muutmiseks. Muid üldisemaid arengudokumente detailplaneeringuga otseselt muuta ei saa.

##### **4.1 Euroopa Liidu ja Läänemere piirkonna tasandi planeerimisjuhised**

Euroopa Ühenduste *Komisjoni Teatis Nõukogule ja Euroopa Parlamendile linnakeskkonda käsitleva temaatilise strateegia kohta*<sup>6</sup> eesmärkideks on „kaasa aidata elukvaliteedi parandamisele linnapiirkondade keskendunud tervikliku lähenemisviisi abil” ja „kaasa aidata kodanike kõrgetasemelise elukvaliteedi ja heaolu saavutamisele, pakkudes neile keskkonda, kus saastetase ei kahjusta inimeste tervist ja keskkonda, ning edendades säästvat linnakeskkonna arengut”. Strateegia raames pakutavate meetmete eesmärk on aidata kaasa EL praeguste keskkonnapoliitika ja õigusaktide paremale rakendamisele kohalikul tasandil ja julgustada kohalikke omavalitsusi terviklikumalt lähenema linnajuhtimisele ning kutsuda liikmesriike toetama seda protsessi ja kasutama ELi tasandil pakutavaid võimalusi. Kõigil tasanditel rakendatuna aitab käesolev strateegia kõige enam kaasa linnakeskkonna paremaks muutmisele, tehes linnad veelgi ligitõmbavamaks ja tervislikumaks elu-, töö- ja investeerimispaigaks ning vähendades linnade negatiivset keskkonnamõju laiemale keskkonnale, nt kliimamuutuste osas.

Euroopa Konsultatiivne Foorum töötas 1999. a välja Euroopa Komisjoni määruse 97/150/EK järgimiseks juhendi nimega *Euroopa Ruumilise Arengu Perspektiiv (European Spatial Development Perspective - ESDP)*. Juhendis tuuakse välja, et üks eesmärke Euroopa Liidus on saavutada senisest parem tasakaal linnalise arengu (*urban development*) ja linnade tagamaa vahel. Juhend kohaliku omavalitsuse tasandil toimuva üld- ja detailplaneeringute koostamiseks otseselt siduvaid juhtnööre ei anna. Lisaks, kuna Eesti ei olnud *ESDP* väljatöötamise ajal Euroopa Liidu liige, ei kajastata seal ka Eesti territooriumi. Seega saab seda dokumenti vaadata vaid kui Euroopa Liidu siseste üldiste planeerimispoliitika suuniste andjat.

---

<sup>6</sup> Euroopa Ühenduste Komisjon, 2006, *Komisjoni teatis Nõukogule ja Euroopa Parlamendile linnakeskkonda käsitleva temaatilise strateegia kohta*  
[http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com\\_2005\\_0718\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com_2005_0718_et.pdf)

Läänemere regiooni ruumilises arengus on teedrajavaks planeeringu dokumendiks *Visioonid ja Strateegiad Läänemere regioonis 2010 (Visions and Strategies around the Baltic 2010/ VASAB 2010)*. Läänemereriikide koostöö tulemusel valminud dokumendi elluviimise eesmärgiks on Läänemere piirkonna identiteedi tugevdamine ning ruumiliste struktuuride väljatöötamine, et konkureerida globaliseerivas majanduses teiste regioonidega.

Dokument kirjeldab ruumilise struktuuri kolme elementi: linnade ja linnaliste asulate süsteem (pärlid/pearls), linnu ja asulaid omavahel ühendavad infrastruktuuri võrgustik (nöörid/strings) ning erineva maakasutusega alad või areaalid (lapid/patches). Jõhvi ja Narva on selles strateegilises juhendis käsitlemist leidnud kui regionaalse tähtsusega linnad, mis peaks tegema piirialade koostööd Venemaa suunal (Jõhvi Vallavalitsus näiteks sellega hetkel ka aktiivselt tegeleb, andes edasi oma oskusi omavalitsuse juhtimisel jms küsimustes).

Visioon käsitleb teemadena arengu tagamist Läänemere regioonis; regiooni keskkonna kasutuse jätkusuutlikust; mobiilsust tagavat ühtse transpordisüsteemi arendamist ja koostöö võrgustikku, mis tagab regioonisisest integreerumist (Jõhvi kui tugev piirkondlik keskus on siin heaks näiteks selle visiooni elluviimisest, sest lisaks Jõhvile ja Narvale on ainus regionaalse tähtsusega linn VASAB 2010 aruandes Pärnu). Planeeringualal kavandatud tegevus on käsitletav regiooni keskuse äripiirkonna tugevdamisena ja transpordi ühenduste parandamisena.

2001. a valmis VASAB 2010+ ruumilise arengu tegevusprogramm. Sinna koondati tegevussuunad ning suundade arendamiseks vajalikud konkreetsed tegevused kuue võtmeteemana:

1. Linnaregioonide koostöö säästliku arengu küsimustes;
2. Läänemereregiooni rahvusvahelise integratsiooni jaoks olulised strateegilised arengutsoonid;
3. Üle-euroopalise integratsiooni jaoks olulised rahvusvahelised transpordikoridorid;
4. Maapiirkondade olustiku mitmekesistamine ja tugevdamine;
5. Rahvusvaheliste rohevõrkude, sh kultuurmaastike arendamine;
6. Rannikutsoonide ja saarte integreeritud arendamine.

Hinnatav detailplaneering aitab kaasa just regioonikeskuse maakasutuse korrastamisele.

## 4.2 Eesti riiklik tasand

Suunaandjaks on säästva arengu riiklik strateegia *Säästev Eesti 21*, mis kiideti heaks Riigikogus 14.09.2005. a (RT I 2005, 50, 396)

Eesti üleriigiline planeering *Eesti 2010* on heaks kiidetud ja selle elluviimise tegevuskava kinnitatud Vabariigi Valitsuse 19. septembri 2000. a. korraldusega nr 770-k. *Eesti 2010* on üldiste sihiseadetena määratlenud järgmised aspektid:

1. Inimeste põhivajaduste rahuldamise ruumiline tagamine;
2. Eesti asustussüsteemi- ja maastikstruktuuri väärtuste säilitamine ja edasiarendamine;
3. Asustuse ruumiline tasakaalustamine;



4. Eesti hea ruumiline sidumine Euroopaga;
5. Looduskeskkonna hea seisundi säilitamine ja parandamine.

Keskkonnapoliitilisteks aspektideks on transpordi planeerimisel transpordi poolt ümbritsevale elukeskkonnale (sh liiklusohutusele) ja looduskooslustele avaldatava mõju optimeerimine, keskkonnasõbralikumate transpordiliikide ja nende kombinatsioonide soodustamine. Hinnatavas detailplaneeringus on transpordi planeerimisel suur rõhk. Detailplaneeringu järgselt rajatav Tööstuspargi tee ja selle äärde rajatav kergliiklustee on oluline faktor transpordist tulenevate negatiivsete keskkonnamõjude vähendamisel just linnakeskkonnas.

Eestis on keskkonnavaldkonna katusstrateegia kõikidele keskkonna valdkonna alavaldkondlikele arengukavadele *Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030*, mille eesmärgiks on määratleda pikaajalised arengusuunad looduskeskkonna hea seisundi hoidmiseks, lähtudes samas valdkonna seostest majandus- ja sotsiaalvaldkonnaga ning nende mõjudest ümbritsevale looduskeskkonnale ja inimesele.

Käesoleva detailplaneeringu KSH koostamisel on jälgitud planeeringu vastavust keskkonnastrateegias toodud üldistele eesmärkidele.

### 4.3 Ida-Viru maakonnaplaneeringud

*Ida-Viru maakonnaplaneeringus* (koostatud 1998) märgitakse probleemina *altkaevandatud alade edasine kasutamine nende ebastabiilsuse tõttu. Ammendatud karjäärialad (põlevkivi, turvas, liiv) rekultiveeritakse veekogudega kaitsemetsadeks. Valdavalt asuvad tööstusettevõtted linnade territooriumidel, kus on reservterritooriumid tootmise laiendamiseks. Seoses paljude väikeettevõtete tekkimisega endiste suurettevõtete baasil tuleb korrastada olemasolevad tööstusterritooriumid.* Hinnatava detailplaneeringu näol on tegemist osaga tööstusterritooriumist (DP ala piirneb lõunast ja edelast tööstusalaga) ning jääb osaliselt allmaakaevandatud alale. Planeeringu eesmärk on korrastada detailplaneeringu alal olemasolevat tootmis- ja äriala ning parandada Jõhvi linna tööstusalale juurdepääsu läbi uue tee rajamise.

Maakonna teemaplaneeringu *Ida-Virumaa asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused* (kehtestatud Ida-Viru maavanema korraldusega 11.07.2003 nr. 130) eesmärgiks on keskkonnateema põhjalikum läbitöötamine väärtuslike maastike määratlemise ja rohelise võrgustiku käsitluse kaudu, et tagada loodus- ja keskkonnakaitseliselt põhjendatum maakonna ruumistruktuur. DP alal ega selle läheduses väärtuslikke maastike ega rohevõrgustikku ei asu.

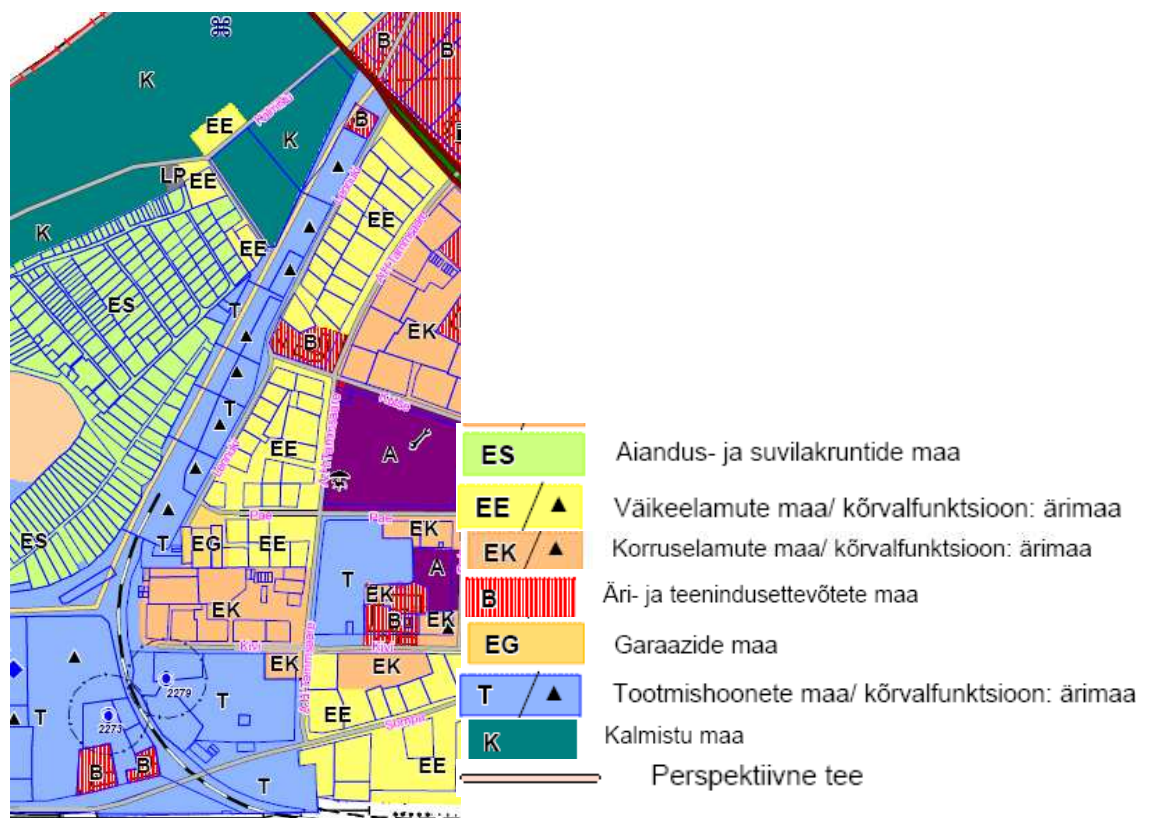
Jõhvi linnale soovitatakse teemaplaneeringus jätkata linna heakorrastamist, senisest enam peab tähelepanu pöörama linna servaaladele (eriti Tartu ja Narva poolt sissesõitudel). Linna uusehitiste planeerimisel peaks rangelt jälgima nende sobivust üldisesse linna konteksti. Detailplaneeringuga korrastatakse planeeringuala krundistruktuuri, moodustatakse kergliiklusteede maa-alad ja planeeritakse uus sõidutee, mis loob tööstusala transpordile loogilisema ja parema liikumisvõimaluse Jõhvi linna piires.



#### 4.4 Jõhvi valla ja Jõhvi linna planeeringud

Praegune Jõhvi vald koosneb endisest Jõhvi vallast ja linnast, mille ühist uut üldplaneeringut alles koostatakse. Jõhvi Vallavolikogu on 20. juuni 2006. aasta otsusega nr 67 algatatud Jõhvi valla üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise koostamine. Käesolevaks hetkeks on ÜP kooskõlastamisel.

Hetkel tuleb detailplaneeringu koostamisel seega lähtuda *Jõhvi linna üldplaneeringust* (kehtestatud Jõhvi linnavolikogu 21.12.2000. a määrusega nr 31 ning ülevaadatud 14. veebruaril 2006). Hinnatav DP on hetkel kehtivat üldplaneeringut osaliselt muutev, samas aga vastavuses uue koostatava üldplaneeringu tööversiooniga. Jõhvi Vallavalitsus on antud juhul teadlikult koostamas uut üldplaneeringut, sest praeguse nn ühendumavalitsuse vajadused on erinevad varem eraldi eksisteerinud Jõhvi linna ja Jõhvi valla vajadustest. Peamine erinevus koostatava DP ja kehtiva üldplaneeringu (vt joonis 9) vahel on see, et sõidutee ala hinnatavas DP-s on planeeritud ka Tööstuspargi tee (samuti perspektiivne tee ÜP-s) ja Sompma tee vahele, kus seda kehtivas üldplaneeringus ei olnud. See perspektiivne sõidutee on lubatud DP järgselt välja ehitada alles siis, kui on vähendatud sõidutee alale jäävate puurkaevude sanitaarkaitsevööndeid. DP järgselt moodustatakse ka haljasala maa krunt Kivi tn 28 ja Kivi tn 26a garaažide lähedusse, mida üldplaneering otseselt ette ei näe (samas võib kehtiva üldplaneeringu järgi tootmiskaas sisalduda ka muid funktsioone sh haljastuid).



Joonis 9 Väljavõte kehtivast üldplaneeringust

Jõhvi linna üldplaneeringu teemaplaneering *Jõhvi linna vertikaalne ja miljöövääruslike alade planeerimine* (kehtestatud 20.07.2006.a määrusega nr 28) käesoleva DP ala miljööväärusliku alana ei määratle. DP ala naabrusesse jääv

Lennuki tn äärne individuaalelamu piirkond on määratletud linnaehituslikult olulise alana – aedlinnana. Teemaplaneeringu raames on koostatud ka Jõhvi linna vertikaalne planeerimine, mille *Kaart 2 Hoonestuse kõrgused*<sup>7</sup> määratleb Jõhvi linna lubatavad hoonestuse kõrgused. Käesolevas detailplaneeringus määratud hoonestuse lubatud maksimaalsed kõrgused ei ületa teemaplaneeringus lubatud kõrgusi. Lennuki tn ja planeeritava Tööstuspargi tee vahelised äri- ja tootmismaa sihtotstarbelised krundid on isegi madalamad maksimaalsest lubatust (teemaplaneeringus lubatud 18 m asemel on detailplaneeringus ette nähtud kuni 9 m kõrgused hooned).

#### **4.5 Jõhvi valla arengukava 2007-2013**

*Jõhvi valla arengukava 2007-2013* on kinnitatud 21.12.2006 määrusega nr 52 ning muudetud Jõhvi vallavolikogu 18.10.2007. a määrusega nr 89. Arengukava näeb visioonis, et aastal 2025 on Jõhvi tunnustatud kiire arengu ja hea mainega regionaalkeskus, mis suudab ühendada teisi piirkonna omavalitsusi ja omada Eestis ja Euroopa Liidus võrdväärset mõju teiste regionaalsete keskustega. Vastavalt arengukava visioonile on Jõhvi aastal 2025 turvaline, hea liikluskorraldusega ja autovaba kesklinnaga, korrastatud arhitektuurilise ilmega ja heakorrastatud vald. Käesolev detailplaneering on üks osa eelmainitu saavutamiseks parandades Jõhvi linna liikluslahendust (kergliiklusteede moodustamine, Jõhvi tööstuspiirkonda teenindava transpordi kesklinnast ja kitsastelt tänavatelt välja suunamine) ning loogilise ja läbi mõeldud arendustegevuse suunamise läbi moodustatavate kruntide hoonestusõiguse määramise.

---

<sup>7</sup> [http://www.johvi.ee/uploads\\_folder/teemaplaneering/Kaart\\_2\\_Korghooned.jpg](http://www.johvi.ee/uploads_folder/teemaplaneering/Kaart_2_Korghooned.jpg)

## 5 DETAILPLANEERINGU ELLUVIIMISEGA EELDATAVALT KAASNEV KESKKONNAMÕJU

Tänapäeva linnaplaneerimise võtmeküsimuseks on olla teadlik linna kasvu erinevates aspektidest ning rakendada säästlikku majanduslikku, sotsiaalset ja keskkonnasõbralikku arengut, kusjuures ükski nendest kolmest aspektist ei tohiks domineerida teiste üle. Oluline on ühendada loovalt looduslik keskkond, ehitatud keskkond ja inimkeskkond toetamaks mingi piirkonna säästlikku arengut (Magnaghi 1998)<sup>8</sup>. Lähtuvalt sellest on planeeringualal prognoositud võimalikud olulisemad mõjud, hinnatud nende avaldumise tõenäosust ja mõju iseloomu ning sätestatud leevendavad meetmed ehk detailplaneeringus kehtestatud keskkonna-tingimused. Keskkonnatingimuste sätestamisel on võetud eesmärgiks tasakaalustada arengu eri aspekte.

### 5.1 Mõju prognoosimise alused

Detailplaneeringu elluviimisel eeldatavalt kaasneva negatiivse keskkonnamõju olulisuse määramisel arvestati:

- Keskkonnamõju iseloomu (vahetu, kaudne, kumulatiivne, sünergiline, pöörduv, pöördumatu, lühi- või pikaajaline);
- Teistes strateegilistes planeerimisdokumentides seatud keskkonnaeesmärke;
- Seost rahvusvaheliste keskkonnaprobleemidega;
- Huvitatud osapoolte arvamusi või seisukohti;
- Keskkonnamõju ulatust (globaalne, regionaalne, kohalik);
- Keskkonnaaspekti (tarbivate loodusvarade, tekkivate heitmete jne) sagedust ja kogust;
- Planeeritava ala keskkonnatundlikust;
- Ümbruskonnas olemasolevaid olulise keskkonnamõjuga objekte ja tegevusi.

**Olulise keskkonnamõjuna käsitleti** keskkonnamõju, mis võib eeldatavalt ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara<sup>9</sup>.

Kuna juba detailplaneeringu väljatöötamisel tuvastati, et selle peamine eesmärk on tee ehitamisele eelduste loomine, kruntimise aluste loomine ja kruntide ehitusõiguse määramine keskkonnaohututele hoonetele, siis jõuti hindamise tulemusel järeldusele, et **hinnatava detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne olulist negatiivset keskkonnamõju keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusega määratud olulise mõju mõistes**. Selle tõttu tegeleti mõju hindamise käigus olulisemate ehk antud juhul tähtsust omavate mõjudega regionaalses (Jõhvi lähiümbruse) või kohalikus (Jõhvi linna) kontekstis. Seega lähtuti hindamisel antud juhul mitte niivõrd teoreetiliselt maksimaalsest ohust, mille esinemise tõenäosus on väga väike, vaid eesmärgist kajastada detailplaneeringu elluviimisel tekkida võivaid vähemolulisi mõjusid, et aidata

<sup>8</sup> Linnageograafia. *Linnad ja linnauurimus modernismist postmodernismini*. Jussi S. Jauhiainen

<sup>9</sup> Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus §5

planeerijal seada keskkonnatingimused planeeringualal säästva arengu ja planeeringu keskkonnaaatevinklist parimal viisil elluviimise tagamiseks.

Sõltuvalt DP eesmärkidest *planeerimisseaduse* alusel (vt ptk 2.1) ning käesoleva DP algatamisotsusest ja lähteülesandest (vt ptk 2.2) kaasnevad detailplaneeringu elluviimisega muutused eelkõige just liikluslahenduse muutusest (see oli üks DP algatamise eesmärke) ja maakasutuse muutusest. Sellest lähtuvalt on järgmises peatükis 5.3 kirjeldatud detailplaneeringu elluviimisest tuleneda võivaid olulisemaid keskkonnamõjusid lähtuvalt liikluslahenduse (Tööstuspargi tee rajamise) muutusest detailplaneeritava alal:

- sotsiaalsele keskkonnale – inimese tervis, heaolu;
- loodus- ja linnakeskkonnale – bioloogiline mitmekesisus, õhu kvaliteet, pinnas, vesi, jäätmed;
- majandusele – ettevõtlus, vara

ning läbi maakasutuse muutuse.

Peatükis 5.5 tuuakse välja detailplaneeringu elluviimisest tuleneda võivate mõjude kokkuvõtlik tabel.

## 5.2 Liikluslahenduse muutusest tuleneda võiv mõju

Detailplaneeringu koostamise üheks peamiseks eesmärgiks on rajada Tööstuspargi tee, et tagada parem ja turvalisem liikluslahendus planeeringuala kontaktvööndis olevale Jõhvi Tööstuspargile. See võimaldab planeeringualale jäävate äri- ja tootmishoonetele ehk tööstusala transpordi (sh veokid) hoida eemal Jõhvi kesklinnast. Planeeringuga lahendatakse detailplaneeringu ala liikluskorraldus koos kergliiklustee võrgustikuga. Samuti nähakse ette perspektiivne sõidutee planeeritava Tööstuspargi tee ja Sompa tee ühendamiseks, mis nähakse ette rajada alles siis, kui on vähendatud perspektiivse sõidutee alale ulatuvaid puurkaevu sanitaarkaitsevööndeid. Juba KSH programmi koostamise ajal oli teada, et detailplaneeringu elluviimisel eeldatavad tähtsust omada võivad keskkonnamõjud on seotud eelkõige detailplaneeringu liikluslahendusega (eelkõige Tööstuspargi tee rajamisega), mistõttu hindamise käigus on viimasele pööratud peamine tähelepanu. Käesoleva peatüki alapeatükid käsitlevad just teedevõrgustiku korrastamisega/uute teemaa-alade moodustamisega seotud võimalikke keskkonnamõjusid.

### 5.2.1 Mõju sotsiaalsele keskkonnale

Tööstuspargi tee rajamine toob endaga kaasa transpordiga kaasneva müra, saasteained ja vibratsioonid. Samuti mõjutab tee rajamine liikluskoormust teistel Jõhvi linnasisestel teedel ning avaldab mõju liiklusohutusele.

Kõige suuremat otsesest mõju avaldab Tööstuspargi tee rajamine eelkõige selle naabruses elavatele inimestele. Planeeritavast teest lääne suunda jäävad aiandiühistud „Koit” ja „Aed” (lähim suvila ehk aiandusühistu hoone on ca 10 m kaugusel sõidutee teljest). Planeeritavast Tööstuspargi teest ida poole jääb individuaalelamute piirkond, mida eraldab planeeritavast teest äri- ja tootmishooned ning Lennuki tänav ja seda ääristav puude rivi. Lõuna osasse jäävad

Kivi tänava äärsed korterelamud (lähim ca 40 m kaugusel planeeritava sõidutee äärmisest sõidurajast – Kivi tn 28). Vt kontaktala *joonis 8*.

Esmasteks otsesteks mõjudeks DP alal ja selle vahetus naabruses elavatele aga ka seal töötavatele inimestele on teevõrgustiku rajamisega seotud ehitusaegsed mõjud. Ehitustegevuseaegsel perioodil suureneb planeeringualal ja selle lähiümbruses müratase, võib esineda tolmu, ehitusmasinate poolt põhjustatud vibratsioon (teerulli vibratsioon tee alus kihtide ja asfaldi paigaldamisel), mis kõik võivad häirida ennekõike rajatava tee läheduses elavaid elanikke, halvendades nende heaolu. Tööstuspargi tee rajamisel võib vahetult selle ääres olevatele aiandusühistute maadele levida õhu kaudu ka kahjulikke aineid (ennekõike õhusaaste teetöömasinatest ja tolmu), mis võib seal toimuva aiasaaduste kasvatusel tõttu sattuda inimorganismi ning mõjutada kaudselt ka aiandusühistus kasvatatud aiandussaadusi tarbivate inimeste tervist. Samas on toodud ehitusaegsed mõjud lühiajalised. Leevendavate meetmete abil on võimalik ehitustegevusega kaasnevat mõjusid vähendada (Näiteks ajalise piirangu seadmine ehitustöödele, et välistada müra hilisõhtul ja öösel; tolmu vähendamise meetmed nt killustiku jms kastmine jne). Vt ptk 7 Keskkonnatingimused.

Pikaajalist mõju avaldab planeeritava teedevõrgustiku ehitusjärgne kasutusele võtmine. Seda läbi alale tekkiva igapäevase liikluse ja sellega peamiselt kaasneva liikluse müra ja liiklusest tingitud õhusaastega.

2006. aastal on koostatud Jõhvi Tööstuspargi tee juurdepääsutee eelprojekt, milles koostatud *Tabel 1* annab ülevaate Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituudi poolt prognoositud liikluse kasvust (autorongide arvu kasvu prognoosis on hinnanguliselt arvestatud ka Tööstuspargi tee äärsete planeeringute realiseerimisel lisanduva täiendava liiklusega).

**Tabel 1 Prognoositud liiklussagedus Tööstuspargi teel**

AKÖL	Prognoos			
	2007	2010	2020	2027
Autot/ööp				
Kogu liiklus	390	458	678	834
Veoautod	21	25	33	38
Autorongid	70	82	110	127

Eelprojekti raames on koostatud liikluse müra taseme arvutus 2027. aastal, mis on arvatud liiklusprognoosi andmete alusel vastavalt Taani 2002 aasta arvutusskeemile.

Eelprojekti antud hinnang: arvutused näitavad, et prognoositud liikluskoormuse korral on arvutuslik müra tase 2027. aastal Lennuki tänaval Tööstuspargi teele lähimale elamule (33 m horisontaalkaugusega tee teljest) päeval ajal 56 dB ja öösel ajal 47 dB. Arvutuslikud müra tasemed ei ületa Sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr. 42 sätestatud (aluseks võeti lubatav liikluse müra tase III kategoorias –

segaalal<sup>10</sup>, kus päevase ajal on arvutusliku liikluse müra lubatav tase 60 dB ja öisel ajal 50 dB). **Arvutuslik kriitiline piir, millest ligemal 2027. aastal liikluse müra ületab III kategooria alale lubatava taseme on 15 m tee teljest.**

Planeeritavast Tööstuspargi teest ca 35 m kaugusele idasse jäävad Lennuki tänava äärsed individuaalelamud, mida eraldab planeeritavast teest nii Lennuki tänav kui äri- ja tootmishoonete krundid. Lähtuvalt eelprojekti koostatud müraarvutuste tulemustest (vt ptk algus), ületab müra kriitilise taseme planeeritavast sõiduteest lähemal kui 15 m tee teljest, seega eeldatavalt müra lubatud norme Lennuki tn ääres ei ületa. Lennuki tn alguses asuvatel ärimaa sihtotstarbega kruntidel ca 200 m ulatuses olemasolev hoonestus puudub ent DP-s on kruntidele määratud hoonestusõigus kaubandus- ja teenindushoonete ning kontori- ja büroohoonete ehitamiseks. Nii olemasolevad äri- ja tootmishoonete kruntide hoonestus kui planeeritav uus ärihoonestus on (või saab olema) takistuseks planeeritavalt Tööstuspargi teelt tuleva müra (ja ka liiklusest tuleva õhusaaste) levimisele Lennuki tn äärsetele eramuteni. Lennuki tn ääres on oluline säilitada maksimaalselt seal juba olemasolevat kõrghaljastust ja rajada lisahaljastust. Haljastus leevendaks ennekõike liiklusest tekkiva õhusaaste mõju aga leevendaks ka müra levimise (sh peegeldumise) võimalusi. Samuti toimiks visuaalse puhvrina.

Planeeritavast Tööstuspargi teest läände jäävad aiandusühistud, lähim hoone (AÜ Koit krundil nr 5) jääb planeeritava tee teljest ca 10 m kaugusele. Lähtuvalt eelprojekti läbi viidud müraarvutustele jääb hoone alasse, kus 2027. aastal liikluse müra ületab arvutusliku kriitilise piiri. Kuigi aiandusühistute näol on tegemist elamualana määratletud piirkonnaga, sest kruntide sihtotstarve on elamumaa, on seal vallavalituse andmetel vaid 1 püsielanik (aiandusühistus „Aed”) ning ala kasutatakse vaid aiandussaaduste kasvatuse eesmärgil. Alale elamuid otseselt ilma detailplaneeringut koostamata rajada ei saa, sest Jõhvi linn on tiheasustusala, kus kehtib detailplaneeringu kohustus. Tulevikus, kui on rajatud Tööstuspargi tee ei ole soovitatav aiandusühistute alale, mis jääb planeeritava tee lähedusse, lubada rajada elamuid (sh tuleks vältida teele liiga lähedal olevatele suvilatele juurdeehituste lubamist, et neist võiks saada elamud). Samuti on küsitav, kas vahetult planeeritava tee äärne ala on sobilik aiasaaduste kasvatamiseks, kuna mootorsõidukitest tulenev õhusaaste sisaldab muu hulgas ka raskemetalle. Lähtuvalt teede- ja sideministri 28. septembri 1999. a määrusest nr 59 *Tee ja tee kaitsevööndi kasutamise ja kaitsmise nõuded* rajatakse tee äärde tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks kaitsevöönd. Tänavakaitsevööndi laius on teemaa piirist kuni 10 meetrit ning vööndi laius nähakse ette detailplaneeringuga. Käesolevas DP-s on planeeritavale teele moodustatud kaitsevööndiks 5 m.

DP elluviimise positiivne aspekt on kergliiklusteede rajamine, millega luuakse elanikele paremad võimalused liigelda kesklinna (teenuste tarbimine, töö) ja kodu vahel jalgsi või jalgrattaga. Olemasoleva olukorra järgi DP alal kergliiklusteed puuduvad ning on eriti tugevalt probleemiks nii Lennuki tänaval kui ka

---

<sup>10</sup> Segaalal – väljakujunenud hoonestusega ala, kus elamute ja ühiskasutusega hoonete vahetus läheduses on müratekitavaid kaubandus-, teenindus- ja tootmisettevõtteid. Sotsiaalministri määrus 04.03.2002 nr 42 *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja müratasemete mõõtmise meetodid.*

aiandiühistutele juurdepääsemisel. Kitsastel tänavatel (N: Lennuki tn), kus kergliiklusteed puuduvad liiklevad nii äri- ja tootmisettevõtete transport (sh veokid) kui ümberkaudsed elanikud nii jalgsi kui autotranspordiga. Arvestades asjaolu, et Jõhvi linnas on liiklusõnnetuste statistika alusel (aastatel 2003-2007) kõige sagedasem õnnetuse liik jalakäijale tänaval otsa sõitmine (25% kõigist õnnetusjuhtumitest)<sup>11</sup>, on kergliiklusteede loomine oluline inimeste liiklusohutuse ja turvatunde tõstmisel. Võimaluse pakkumine kergliiklemiseks aitab kaasa autotranspordi vähenemisele just Jõhvi linna piires (arvestades Jõhvi linna väiksust on vahemaad kergliikluseks piisavalt väikesed), mis vähendab autotranspordi negatiivseid mõjusid (müra, heitgaasid). Inimestele jalgsi ja jalgrattaga soodsa liiklemise võimaluse pakkumisel on positiivne mõju inimese tervisele ja heaolule, luues tingimused tervise parandamiseks. Kergliiklusteede rajamine toetab ka kõrgemal seisvate planeerimisdokumentide ja arengukavade eesmärke (üldine suundumus on autostumise vähendamiseks tingimuste loomine).

### 5.2.2 Mõju loodus- ja linnakeskkonnale

DP alale planeeritud Tööstuspargi tee on ette nähtud endise haruraudtee trassi kohale, kus looduslik pinnas on varasema inimtegevuse tõttu juba rikutud või asendatud täitepinnasega. Reserveeritud sõidutee alal planeeritava Tööstuspargi tee ja Sompaa tee vahel on raudtee rööpad endiselt alles (DP näeb ette nende likvideerimist). Teemaa-alade moodustamisel on lähtutud olemasolevast olukorrast nähes ette need olemasolevate teede asukohtadele suurendades teemaa-ala suurust sõiduteede kõrvale planeeritud kõnniteede arvelt. Lähtuvalt eelmainitud DP elluviimine (planeeritavad teed) oluliselt looduslikku ala enda alla ei võta. Planeeringualal esinev peamiselt tänava äärne haljastus on detailplaneeringu järgselt valdavalt soovitatav säilitada.

Planeeritav Tööstuspargi tee kõige lääne poolsem osa jääb Kaevandus nr 2 allmaakaevandatud alale (vt ptk 3.1.1 *Allmaakaevandatud alad*) asudes enamjaolt Jõhvi linna kaitse terviku peal. Ehitiste valikul mida rajada antud tüüpi maale on eelis tee osas, kuna teetammide rajamisega saab täita, tihendada ja tugevdada kaevanduse langetatud alasid. Kuid igal juhul tuleb arvestada sellega, et planeeringualast läände jääv ala on samuti kvaasistabiilsel maal. See asjaolu mõjutab detailplaneeringu alalt lähtuva tee ehitamist ja selle otstarbekust. Enne otsuste langetamist maa kasutamiseks ehitiste tarbeks nii planeeringualale jääva allmaakaevandatud ala kui ka sealt edasimineku võimaluse suhtes, peab olema teada informatsioon pinnase kandvuse kohta ja tema geotehnilised teimid.

Tööstuspargi tee rajamisega suureneks kesklinna läbiva tööstusala transpordi arvelt detailplaneeritavat ala läbiva transpordi hulk ning sellega seoses ka transpordiga kaasnevad negatiivsed mõjud. Praegusel ajal kasutab Jõhvi Tööstuspargi ja Sompaa tn äärne tööstusala transport liiklemiseks linnasiseseid tänavaid. Tallinn-Narva maanteele on eelmainitud tööstusaladelt võimalik pääseda ainult mööda Sompaa, Jaama või Tammsaare ja Rakvere tänavat. Sompaa, Jaama ja Tammsaare tänavad on kõik üsna kitsad ja nende katendid ei võimalda raskete veokite suurt

---

<sup>11</sup> Jõhvi-Tartu-Valga mnt Jõhvi liiklussõlme ümberehituse eelprojekt. *Tulemuslikkuse analüüsi aruanne*. 2007 AS Teede Tehnokeskus

liikluskoormust. Lisaks asub ümbruses palju eramuid ja elamuid, mille elamistingimusi rasketest veokitest tingitud müra halvendab. Kuna Jõhvi Tööstuspark laieneb ja eeldatavalt suurenevad liiklusvood, pole praegune ja ennustatav liiklussituatsioon linnakeskkonna ja selle elanike jaoks rahuldav. Tööstuspargi tee rajamine viiks Jõhvi kesklinnast eemale Tööstusparki teenindava transpordi (rasked veokid, autorongid), luues aluse linna üldise liikluskeemi korrastumisele ja meeldivama elukeskkonna tekkele.

Transpordiga kaasnevad negatiivsed mõjud linnakeskkonnas DP elluviimisel pigem üldiselt vähenevad läbi liikluse sujumaks muutumise, mis vähendab autotranspordist tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, õhuheitmed). Oluline DP elluviimisel on kergliiklustee rajamine, soodustades liikumist pigem jalgsi või jalgrattaga, mis loob eelduse vähendada seeläbi autotranspordi hulka ja sellest tulenevaid negatiivseid mõjusid. Lisaks avardab see jalgsi, rattaga või rulluiskudega liikumise võimalusi ka ümbruskonna elanikele.

Detailplaneeringus on näidatud perspektiivne sõidutee ja kergliiklustee ala planeeritava Tööstuspargi tee ja Sompaa tee vahelisel alal. Perspektiivse teemaa alasse jääb Kivi tn 1 asuva puurkaevu (passi nr 5358, katastri nr 2279) 30 m ning Sompaa tn 36 asuva puurkaevu (passi nr 4306, katastri nr 2273) 50 m raadiusega sanitaarkaitsevöönd. *Veeseaduse* § 28 alusel on sanitaarkaitsevöönd joogivee võtmise kohta ümbritsev maa- ja veeala, kus veomaduste halvenemise vältimiseks ning veehaarderajatiste kaitsmiseks kitsendatakse tegevust ja piiratakse liikumist. Detailplaneeringus on perspektiivse sõidutee rajamisele määratud tingimus, mille alusel sõidutee ja kergliiklustee välja ehitamine on lubatud alles siis, kui on vähendatud eelmainitud puurkaevude sanitaarkaitsevööndeid. Kivi tn 1 puurkaevu sügavust (265 m<sup>12</sup>) ja põhjaveekihi kaitstust arvestades (C-V veekompleks) sõidutee rajamine detailplaneeringus määratud keskkonnatingimuste täitmisel eeldatavalt olulist negatiivset mõju põhjavee kvaliteedile ei avalda. Samas tekib tee rajamisel ja selle kasutamisel õnnetuste risk. Kui õnnetus toimuks vedelaid aineid (nt tsisternauto vms) vedava veokiga võiks see ohustada põhjavee kvaliteeti. Sompaa tn 36 asuv puurkaev tarbib vett O veekompleksist 60 m sügavuselt ja on samuti ohustatud sellise riski poolt. Samas tuleb riski pidada minimaalseks ja seda saaks välistada keelates tsisternautode või muul kujul vedelaineid või ohtlike aineid vedavate veokite liikumist Tööstuspargi ja Sompaa tee vahelisel lõigul.

### 5.2.3 Mõju majandusruumile

2006. aastal on koostatud AS Teede Tehnokeskuse poolt *Jõhvi Tööstuspargi juurdepääsutee tasuvusarvutus*, mis sisaldab Jõhvi linna rajatava tööstuspargi ühendustee (Tööstuspargi tn) ehitamise tasuvusarvutust. Eesmärgiks on välja selgitada planeeritud ehitustööde majanduslikkus ühiskondlike investeeringute kulu-tulu analüüsi põhjal. Tehtud tasuvusarvutuse analüüs näitas seda, et Tööstuspargi tänava ehitamine on majanduslikult põhjendatud juhul kui remonditakse ka Rakvere tänava teekate.

---

<sup>12</sup> [http://www.egk.ee/hydrogeo/pohjaveekataster/aruanne\\_pk.php?show=0&start=0](http://www.egk.ee/hydrogeo/pohjaveekataster/aruanne_pk.php?show=0&start=0)



### 5.3 Maakasutuse muutusest tuleneda võiv strateegiline mõju

Detailplaneeringu maakasutuse muutusest tingitud keskkonnamõju on vaadeldav läbi maa sihtotstarvete muutmise detailplaneeritava alal. Liikluslahenduse korrastamise eesmärgil moodustatakse tee- ja tänavamaa sihtotstarbega krundid nii kergliiklusteede kui sõiduteede rajamiseks, mille mõjusid käsitleti põhjalikumalt eelmises peatükis. Samuti korrastati detailplaneeringuala krundistruktuuri ja moodustati hoonestusalad Lennuki tn äärsetele äri- ja tootmissihtotstarvetega kruntidele. Sihtotstarbe muutuste mõju on linnaruumi korrastav ja sihtotstarbe muutmised loovad reeglina aluse linnaruumi senisest ratsionaalsemaks ja linnaehituslikult loogilisemaks ning jätkusuutlikumaks arenguks.

Detailplaneeringu elluviimisel kasutatakse taastuvaid kui ka taastumatuid loodusvarasid. Ehitustegevuse ajal (infrastruktuuri ja hoonestuse rajamisel) kasutatavad loodusressursid on uute reserveeritud hoonestusalade ja rajatava infrastruktuuri ulatust arvestades siiski tagasihoidlikud ja nende kasutamine eeldatavalt olulist keskkonnamõju endaga kaasa ei too. Hoonete kasutusele võtul suureneb mõningal määral vee- ja elektri tarbimine ja puhastamist vajav reovee hulk Jõhvi linnas. Elektri ja sooja tarbimist saab vähendada läbi energiasäästlike lahenduste rakendamise. Oluline on parklatest ja tee maa-alade sademevee puhastamine. Keskkonnatingimuste täitmisel (vt ptk 7) olulist keskkonnamõju detailplaneeringu elluviimisest eeldada ei ole.

Detailplaneeringu elluviimisel on eeldada mõningal määral jäätmetekke suurenemist Jõhvi linnas. Sõltuvalt tekkivate ehitusjäätmete käitlemisviisist võib suureneda lühiajaliselt ehitatava hoone või tee ümbruses müra, tolmu ja vibratsioon. Jäätmehooldust ja jäätmete liigiti kogumist korraldab oma territooriumil kohalik omavalitsus<sup>13</sup>. Jäätmehoolduse aluseks on Jõhvi linnas Jõhvi linna jäätmehoolduseeskiri<sup>14</sup>, mis seab tingimused jäätmete sorteerimisele jne. Hoonete projekteerimisel tuleb arvestada liigiti jäätmete kogumiseks vajalike konteinerite paigutamisega krundile ja/või hoone mahtu. Ptk 7 toodud keskkonnatingimuste täitmisel on võimalik tekkivate jäätmete koguseid vähendada.

### 5.4 Piiriülene mõju ja mõju Natura 2000 võrgustikule

Natura 2000 on üle-euroopaline kaitstavate alade võrgustik, mille eesmärk on tagada haruldaste või ohustatud lindude, loomade ja taimede ning nende elupaikade ja kasvukohtade kaitse. Euroopa Liidu liikmesmaana peab Eesti korraldama Natura 2000 alade loodusväärtuste säilimise. Planeeritava ala läheduses Natura 2000 võrgustiku alasid ei paikne (lähim Natura 2000 võrgustikku kuuluv ala asub ca 2,4 km kaugusel planeeringualast) ja seetõttu ei saa kaasneda detailplaneeringu elluviimisel neile eeldatavat mõju.

Piiriülese keskkonnamõju hindamise konventsiooniga ühinemise seaduse (RT II 2000, 28, 169)<sup>15</sup> artikkel 1 kohaselt on piiriülene mõju täielikult või osaliselt ühe

<sup>13</sup> Keskkonnaministeeriumi kodulehekülg: <http://www.envir.ee/379654>

<sup>14</sup> Jõhvi linna jäätmehoolduseeskiri <http://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=67732>

<sup>15</sup> Piiriülese keskkonnamõju hindamise konventsiooniga ühinemise seadus (RT II 2000, 28, 169) vt <https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=26627>

osapoole jurisdiktsiooni<sup>16</sup> all olevast piirkonnast lähtuvat kavandatava tegevuse poolt põhjustatud mis tahes, mitte üksnes globaalse iseloomuga, mõju teise osapoole jurisdiktsiooni all olevale piirkonnale.

Detailplaneeringualale konventsiooni lisa I kohaseid tegevusi ei kavandata, mistõttu ei kaasne detailplaneeringu elluviimisel ka piiriülest keskkonnamõju.

## 5.5 Mõjude koondülevaade

Hinnatava detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne olulist mõju *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusega* määratud olulise mõju mõistes.

Kokkuvõtvalt on detailplaneeringu elluviimisel eeldatavalt tekkida võivad keskkonnamõjud ära toodud tabelis 2.

Tabel 2

	Keskkonnamõju kirjeldus
Loodusressursside tarbimine	Detailplaneeringu elluviimisel (tee ehituse ajal, hoonete rajamisel aga ka hoonete kasutamisel) kasutatakse looduressursse. Rajatava infrastruktuuri ja uute hoonestusalade mastaapi arvestades ei ole kasutatavate ressursside kogused ulatuslikud ja olulist keskkonnamõju endaga eeldatavalt kaasa ei too.
Jäätmete teke	Detailplaneeringu elluviimisel moodustatud maa-alade ulatust ja iseloomu arvestades olulist jäätmetekke suurenemist eeldada ei ole. Seatud keskkonnatingimuste täitmisel on võimalik negatiivset keskkonnamõju vähendada. Vt ptk 7.
Pinnase, põhjavee reostamise oht (pinnasetööd ja pinnase teisaldamine)	DP järgselt perspektiivne Tööstuspargi teed ja Sompa teed ühendav teemaa-ala jääb Kivi tn 1 ja Sompa tn 36 asuvate puurkaevude sanitaarkaitsevööndisse. Tee ehitamine on lubatud vaid puurkaevude sanitaarkaitsevööndite vähendamisel. Planeeringu elluviimisega kaasnevad pinnasetööd. Kuna peale ehitustegevust tee ümbrus tasandatakse ja haljastatakse, siis olulist pikaajalist negatiivset mõju tegevusega pinnasele ei kaasne. Planeeritav Tööstuspargi tee lääne osa asub osaliselt allmaakaevandatud alal. Planeeringualale jäävale allmaakaevandatud alale ehitamiseks peab olema teada informatsioon pinnase kandvuse kohta ja tema geotehnilised teimid. Sellega tuleb arvestada edasisel projekteerimisel.
Müra, vibratsioon	Ehitustöödega kaasneb eeldatavalt lühiajaline negatiivne mõju ehitusmasinate müra ja vibratsiooni ning tekkiva tolmu näol, mis võib avaldada negatiivset mõju kohalike elanike või aiandusühistus tegutsevate inimeste heaolule. Keskkonnatingimuste täitmisel (asjakohase töökorraldusega) saab negatiivset keskkonnamõju vähendada. (vt ptk 7). DP elluviimisel suureneb müra tase planeeritava Tööstuspargi tee vahetus läheduses. Müra ületab eeldatavalt kriitilise taseme aiandusühistu Koit rajatava sõidutee äärsetel kruntidel. Tööstuspargi tee ehitamisel ei ole soovitatav anda vahetult tee äärsetele aiandusühistu (elamumaa) kruntidele hoonestusõigust elamute ehitamiseks.
Õhusaaste teke	Ehitustöödega kaasneb ehitusmasinate heitgaaside teke ning tolm

<sup>16</sup> Riigi ülemvõim <http://mt.legaltext.ee/esterm/>

	<p>ehitustöödelt, mis võib põhjustab lühiajaliselt kohalike elanike heaolu langust. Oluline on leevendavate meetmete kasutamine ja seatud keskkonnatingimuste jälgimine, millega on võimalik negatiivset mõju vähendada (vt ptk 7). Detailplaneeringu elluviimisel muutub Jõhvi linna läbiva tootmisettevõtete transpordiskeem, muutes liikluse sujuvamaks ja suunates raskemad veokid ja autorongid eemale Jõhvi kesklinnast. Liikluse sujuvamaks muutmisel vähenevad autotranspordiga kaasnevad negatiivsed mõjud.</p>
Haljasala vähenemine	<p>DP elluviimisel Jõhvi linna kontekstis haljasalad Jõhvi linnas oluliselt ei vähene. Võimaluse korral tuleb maksimaalselt säilitada Lennuki tn äärset haljastust, haljastuse mahavõtmise korral tuleb tagada selle asendusistutus tee äärsetele haljastutele. Planeeringualal moodustatakse üks uus haljasmaa sihtotstarbega krunt. Halastuse säilitamisel ja juurdeistutamisel on positiivne mõju, haljastuse puhul arvestada planeeringus määratud keskkonnatingimusi (vt ptk 7).</p>
Sotsiaal-majanduslikud mõjud	<p>Kergliiklustee rajamisel paraneb oluliselt jalgrattaga, rulluiskudega ja jalgsi liikumise võimalus, mis loob eelduse vähendada autotranspordi vajadust (vähendades ühtlasi sellest lähtuvaid negatiivseid keskkonnamõjusid) ja soodustab jalgsi- või jalgrattaga liikumist (parandab tervist). Oluline on liiklusohutuse paranemine eriti Lennuki tn-l kui ka aiandusühistutele juurdepääsul. DP elluviimisel paraneb Jõhvi linna üldine liikluslahendus ja vähenevad transpordi üldised negatiivsed mõjud.</p> <p>Aiandusühistute naabrusesse rajatav Tööstuspargi tee halvendab aiandusühistute edasist kasutamist vahetult tee äärsetel kruntidel ja võib nende omanike jaoks olla ebameeldiv. Samas kuna tee ääres olevatel aiandusühistu kruntidel ei ole kasutusloaga elamuid ei ole see mõju oluline, sest elamumaa sihtotstarbega aianduskrunte kasutavate inimeste elukoht on mujal.</p>

## 6 ALTERNATIIVSED ARENGUSTSENAARIUMID

*Keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seaduse § 40 lg 4 p 3 kohaselt peab KSH aruanne sisaldama eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldust strateegilise planeerimisdokumendi koostamise ajal ja alternatiivsete arengustsenariumide korral, sealhulgas alternatiivide võrdlust ja tõenäolist arengut juhul, kui strateegilist planeerimisdokumendi ellu ei viida; ning § 40 lg 4 p 9 ja p 10 kohaselt ülevaadet põhjustest, mille alusel valiti alternatiivsed arengustsenariumid, mida strateegilise planeerimisdokumendi koostamisel käsitleti ja ülevaadet sellest, kuidas saadi parim alternatiivne arengustsenarium.*

### 6.1 Parima planeeringulahenduse leidmine

Tööstuspargi tee DP algatamise tingis *Jõhvi linna kalmistu, loode piiri ja Tallinn-Narva raudtee vahelise ala detailplaneeringu* kehtestamine (Jõhvi Linnavolikogu 18.11.2004. a määrusega nr 63), mille eesmärgiks oli Jõhvi Tööstuspargi kavandamine. Tööstusparki juurdepääsudena nähakse eelmainitud detailplaneeringus ette 4 varianti, millest üheks on just Tööstuspargi tee rajamine ehk käesolevas hinnatavas detailplaneeringus planeeritav Tööstuspargi tee.

Seoses Tööstuspargi tee rajamisega on 2006. aastal koostatud *Jõhvi Tööstuspargi juurdepääsutee tasuvusuuring, eelprojekt ning tehniline projekt.*

Käesolevas töös hinnatav detailplaneering ja selle KSH algatati 24. augustil 2006. aastal peamise eesmärgina Jõhvi linna territooriumile uue tänava rajamine Jõhvi Tööstuspargi ja Sompä tänava tööstuspiirkonna ühendamiseks Rakvere tänavaga mööda endist haruraudtee trassi. Sellest lähtuvalt on KSH-s võrreldud 2 võimalikku alternatiivi: 1) 0-alternatiiv ehk olemasolev olukord jääb samaks (Tööstuspargi teed ei rajata); 2) detailplaneeringu elluviimine ehk Tööstuspargi tee rajamine. Jõhvi Tööstusparki juurdepääsuteedena teiste võimalike asukohtade variante antud detailplaneeringu KSH-s võrrelda ei ole võimalik.

### 6.2 0 – alternatiiv – Tööstuspargi teed ei rajata

0 - alternatiivi puhul olemasolevat olukorda detailplaneeringu alal ei muudeta läbi detailplaneeringus moodustatud kruntidele sihtotstarvete ja hoonestusõiguse määramise ning ehitustingimuste andmise. Samas suunab arengut ja maakasutust planeeringu alal endiselt 2000. aastal kehtestatud üldplaneering kuni koostatava uue üldplaneeringu kehtestamiseni (koostatav ÜP on vastavuses käesolevalt hinnatava detailplaneeringuga).

0-alternatiivi jätkudes DP alale Tööstuspargi teed ei rajata. Jõhvi Tööstusparki juurdepääsu teena kasutatakse endiselt linnasiseseid väiksemaid tänavaid, mis tähendab transpordi (veokite, autorongide jt) liiklemist läbi kesklinna. Kuna Jõhvi Tööstusparki lisandub uusi ettevõtteid, suurenevad sellele vastavalt ka transpordivood ja sellest tingitud keskkonnamõjud (liiklusohhtlikkus väiksematel linnasisestel tänavatel, tänavakatte rikkumine läbi raskeveokite, müra ja vibratsioon elamukvartalis jne), mis avaldavad mõju väljapool planeeringuala (Jõhvi kesklinnas). Endine liikluslahendus jätkuks kuni leitakse muu variant Tööstuspargi

transpordi kesklinnast välja suunamiseks. 19.06.2008.a on algatatud *Jõhvi valla, Sompa tn 48E, Sompa tn 48G, Sompa 40 tee II, Toominga, Veejooksu, Laane 3 ja Mäepõllu kinnistute ning lähiala detailplaneering* eesmärgiga Jõhvi Tööstuspargi laiendamine ning tööstuspargile ja Jõhvi vallale vajaliku uue juurdepääsutee rajamine<sup>17</sup>.

Olemasoleva olukorra jätkudes puuduksid endiselt detailplaneeritaval alal kergliiklusteed. Inimeste liiklemine toimub kaootiliselt mitte läbi üheselt mõistetavate kergliiklemiseks mõeldud trajektooride. Lennuki tänava näol on tegemist endiselt ohtliku sõiduteega, kus jalakäijatel ei ole turvaline liikuda. Lennuki tänaval asuvad äri- ja tootmisettevõtete transport liikleb mööda kitsast tänavat. Eriti ohtlik on lastel, kes ümbruses elavad. Probleemiks on endiselt ka aiandusühistuid külastavate inimeste liikumine, kes ei pääse sinna mööda kergliiklusteid ja kes liiguvad sinna läbi äri- ja tootmisterritooriumite.

### **6.3 Põhialternatiiv – hinnatud detailplaneeringu elluviimine**

Detailplaneeringu elluviimisel rajatakse planeeringualale Tööstuspargi tee, mis teenindaks Jõhvi Tööstuspargi transporti ning samuti Lennuki tn äärsete äri- ja tootmishoonete transpordivoogusid. Tööstuspargi tee rajamisega muutuks Lennuki tn vaigse liiklusega tänavaks, kuna seni seda kasutanud äri- ja tootmisettevõtete transport hakkaks Rakvere tänavale liiklemiseks kasutama Tööstuspargi teed. Samuti väheneks liikluskoormus teistel linnasisestel tänavatel, kus varemalt liiklesid tööstuspargi autod.

Tööstuspargi tee rajamisega suunatakse Jõhvi Tööstuspargi liiklus läbi detailplaneeringu ala, tänu millele suureneb detailplaneeritaval alal transpordist tulenev müra, õhusaaste, mida seni oli planeeringualal vähesel määral. Seni suhteliselt maha jäetud ala saab endale kasutuse

Detailplaneeringu järgselt rajatav kergliiklusteede võrgustik muudab liiklemise jalgsi või jalgrattaga senisest oluliselt turvalisemaks, soodustades ühtlasi liiklemist kergliiklusteedel ja parandades seeläbi tervist. Samal ajal vähendab kergliiklemine autoga liiklemise vajadust ja autotranspordiga kaasnevaid negatiivseid keskkonnamõjusid.

---

<sup>17</sup> Jõhvi vallavolikogu 19. juuni 2008.a otsus nr 225  
[http://www.johvi.ee/uploads\\_folder/fck\\_ed\\_files/veejooks.pdf](http://www.johvi.ee/uploads_folder/fck_ed_files/veejooks.pdf)

## 7 KESKKONNATINGIMUSED, LEEVENDAVID MEETMED JA SEIRE

**Detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 5 kohast olulist keskkonnamõju.** Selleks, et detailplaneeringu elluviimisega kaasneda võivad kohaliku tähtsusega või lokaalselt avalduda võivad negatiivset keskkonnamõju vältida, leevendada või viia miinimumini, on KSH tulemusel ekspertide ja planeerija koostöös seadnud detailplaneeringule kohustuslikud keskkonnatingimused. Keskkonnatingimuste määratlemine detailplaneeringule tuleneb Planeerimisseaduse § 9 lg 2 p 8 ja need kuuluvad automaatselt arvestamisele kõigi järgnevate projektide koostamisel.

*Keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seaduse* kohaselt peab KSH aruanne sisaldama olulise keskkonnamõju seireks kavandatud meetmete ja mõõdetavate indikaatorite kirjeldust. Kuigi seaduse mõistes DP elluviimisel olulist keskkonnamõju tõenäoliselt ei esine, saab tagada keskkonnaga arvestava planeeringu elluviimise juhul, kui Jõhvi vald seirab enne ehituslubade väljastamist detailplaneeringus sätestatud keskkonnatingimuste täitmist ehk reaalselt arvestamist projektis kas tehnilise või korraldusliku meetmena. Planeeringu kui ehitus- ja maakasutusvõimaluse seire meetmeks saab olla planeeringu elluviimise järgimine, projektide planeeringule vastavuse kontroll ja ehituslubade ja kasutuslubade andmisel seatud keskkonnatingimustest kinnipidamise kontroll.

### **Keskkonnatingimused:**

- Teede rajamisel tuleb tagada, et töid teostataks päevasel ajal ja välditakse ehitustöid olemasolevate elamute läheduses õhtusel ajal (nt alates kella 21.00-st kuni 8.00) – nii saab tagada ehitusaegse müra- ja vibratsioonimõju avaldumise võimalikult vähestele elanikele. Mürarikkamate tööde korral oleks soovitatav elanike mürarikkast tööperioodist postkasti pandavate teadete vahendusel informeerida;
- Tee rajamisel kuival perioodil vähendada tolmu levikut vihmutamise või puistematerjalide kastmisega;
- Müra vähendamiseks peavad tööriistad ja tee-ehitusmasinad olema vastavad tehnilistele nõuetele;
- Tekkivad ehitusjätmed (sh immutatud raudteeliiprid) tuleb ladustada selleks kohandatud jäätmekäitluskohta,
- Detailplaneeringus näidatud perspektiivne sõidutee ja kergliiklustee ala planeeritava Tööstuspargi tee ja Sompaa tee vahelisel alal on lubatud rajada peale seda kui Kivi tn 1 asuva puurkaevu (passi nr 5358, katastri nr 2279) 30 m ning Sompaa tn 36 asuva puurkaevu (passi nr 4306, katastri nr 2273) 50 m raadiusega sanitaarkaitsevööndeid on vähendatud. Kuna Tööstuspargi ja Sompaa tee vahelise teelõigu rajamisel tekib puurkaevu läheduses õnnetuste risk tuleks sellel tee osal keelata tsisternautode või muul kujul vedelaineid või ohtlike aineid vedavate veokite liikumine. Tavaliste sõidukite mõju puurkaevule võib pidada põhjavee hea kaitstuse tõttu väheoluliseks.
- Tee rekonstrueerimisel tuleb võimalusel olemasolev asfaltkate taaskasutada tee ehituses;
- Suurematele parklatele tuleb rajada õli-liivapüüdurid ja sademevee kanalisatsioon lahendada projekti koosseisus;

- Hoonestuse ja teedevõrgustiku rajamisel (kaevetöödel, ehituse käigus) kasutada taimestiku koosluste, puude jms kaitseks ajutisi piirdetarasid, kasutada puude võra alla tööde teostamiseks väiksemaid ja vähem tallavaid mehhanisme ning vältida taimestiku, sh puude vigastamist muul moel;
- Mahvõetava haljastuse puhul tuleb tagada selle asendusistutamine planeeringuala sees (nt tee äärne kõrghaljastus).
- Hoonete ehitamisel kasutada võimaluse korral kohalikke ja keskkonnasõbralikke ehitusmaterjale (sh näit kohalikke Eestis toodetavaid ehitus- ja soojustusmaterjale, sest nende transpordile kulub vähem energiat ja vesialusel värve, mis on keskkonnale ohutumad);
- Rajatavatele hoonetele kehtib energiamärgise taotlemise kohustus alates 1.01.2009. Sellest lähtuvalt tuleb kavandada hoonestus võimalikult vähe energiat tarbivana;
- Planeeritavates hoonetes tuleb tagada normatiivne müratase. Täpsed müra normtasemed elamutele, büroo ja haldushoonetele, tervishoiuasutustele jt hoonetele on toodud Sotsiaalministri 04.03.2002. a määruses nr 42, *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid* (RTL 2002, 38, 511). Toodud müratasemete nõudeid tuleb arvestada ehitusprojektide koostamisel, samuti müratekitavate ettevõtete paigutamisel hoonetesse. Peamine summutamist vajav müraallikas on autoliiklus;
- Tänavaja- ja muus välivalgustuses kasutada võimalusel säästulampe, LED-valgusteid, päikeseenergial töötavat valgustust<sup>18</sup> vms;
- Jäätmete (sorteeritud) kogumine kruntidel lahendada vastavuses *jäätmeseaduses* toodud nõuetega. Olme- ja pakendijäätmed tuleb koguda sorteeritult prügi-kastidesse ja -konteineritesse ning organiseerida nende regulaarne äravedu kehtivat jäätmeluba omava firma poolt. Oluline on jäätmemajanduse organiseerimine kergliiklusteede ääres ja haljasala läbivatel kõnniteedel, et prügi ei satuks loodusesse. See eeldab prügikastide piisava vahemaaga paigutamist ja regulaarset tühjendamist;
- Planeeringualale rajatavad äriettevõtted ei tohi alal arendada tegevusi, millega kaasneb oluline keskkonnareostus. Reostusohtlikku ja jäätmemahukat tegevust ei ole detailplaneeringuga määratud ärikruntidel lubatud (nt ettevõtte tegevus eeldaks kas välisõhu saasteluba või sellega võiks kaasneda ebameeldiva lõhna levimine väljapoole olemasoleva tootmis- või olemasoleva/kavandatava ärimaa piire vms keskkonnaalaseid probleeme). Jõhvi vallal tuleb keelduda sellistele hoonetele ehituslubade väljastamist, sest need ei ole vastavuses hinnatava detailplaneeringuga. Selle keskkonnatingimuse täitmisega saab vald ühtlasi tagada alal olevate ärihoonete kasutamise kaubandus-teenindus või kontori ja/või laopindadena.

---

<sup>18</sup> Energiasäästu portaal <http://kokkuhoid.energia.ee/>

## **8 RASKUSED KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ARUANDE KOOSTAMISEL**

Peamiseks raskuseks aruande koostamise seisukohast on KSH läbiviimise alaste arusaamade suur varieeruvus. Kuna selles valdkonnas on Eestis avaldatud vähe kirjandust ja arusaamad on alles kujunemisel, kirjutati aruandesse ptk 1.2 *KSH läbiviimise meetodika alused*, mis selgitas eksperdi poolse töö tegemise aluspõhimõtteid. Metoodiliselt põhjustas raskusi ennekõike fakt, et oma olemuselt ei ole detailplaneering strateegilise arenguotsuse langetamise alusdokument. Antud juhul on põhilised strateegilised otsused tehtud kehtiva üldplaneeringu staadiumis või langetatud samaaegselt nii analüüsitud detailplaneeringu kui Jõhvi valla uue üldplaneeringu koostamisega. Lisaks oli antud juhul ka keeruline leida selline hindamise tase, et tegeleda seaduse mõistes nõ väheoluliste mõjudega. Sellest lähtuvalt on KSH aruanne paljuski formaalne ja saab ennekõike juhtida otsustaja tähelepanu edasise teadliku tegutsemise vajadusele. Sisuliselt on see tingitud sellest, et otsustaja varasemad planeeringuotsused on olnud juba strateegilisel otsustamise tasandil valiku tegemise (sh ka hinnatava DP algatamise) aluseks. Seega on KSH menetlus antud juhul planeeringu menetlust asjatult dubleeriv. Positiivne on see, et KSH protsessi saab siiski muuta planeeringu sisulise kvaliteedi kontrolliks ja planeerija abistamiseks, et töötada välja konkreetsed keskkonda sobivad projekteerimis- ja keskkonnatingimused, mis kehtestatakse juba õiguslikult projekteerimise otseseks aluseks oleva detailplaneeringu koosseisus.



## 9 ÜLEVAADE KSH KORRALDAMISE JA AVALIKKUSE KAASAMISE KOHTA

DP KSH protsessi korraldamine ja avalikkuse kaasamine toimus *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse* (RT I 2005, 15, 87) nõuetele vastavalt. Ülevaate hinnatava detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise korraldamisest ja avalikkuse kaasamisest annab kokkuvõtlik tabel 3.

**Tabel 3**

<b>KSH etapp</b>	<b>Etapi kirjeldus</b>	<b>Etapi sisu</b>
DP ja selle KSH algamine	Algamise otsus	Vallavolikogu otsus nr 85, 24.08.2006
	Algamisest teatamine	Ametlikud Teadaanded 30.08.2006 Ajaleht Põhjarannik 31.08.2006 Kirja teel Ida-Virumaa Keskkonnateenistus 28.08.2006
KSH programmi koostamine	Programmi eelnõu koostamine	
	Programmi osas seisukoha küsimine Ida-Virumaa Keskkonnateenistuselt	
KSH programmi avalikustamine	Programmi avalikust väljapanekust ja avalikust arutlust teatamine	Ametlikud Teadaanded 15.01.2008 Ajaleht Põhjarannik 16.01.2008 AS Pöyry Entec veebileheküljel 11.01.2008 Jõhvi valla veebileheküljel Kirja teel: Eesti Keskkonnaühenduste Koda, Ida-Virumaa Keskkonnateenistus, Maanteeamet, Jõhvi Vallavalitsus
	Avalik väljapanek 23.01.2008-06.02.2008	
	Avalik arutelu toimus 07.02.2008 Jõhvi Vallavalitsuse ruumis.	
KSH programmi täiendamine ja heakskiitmine	Programmi täiendamine.	
	KSH programmi esitamine heakskiitmiseks Ida-Virumaa Keskkonnateenistusele, mis kiideti heaks 12.03.2008 kirjaga nr 32-11-4/56549-5.	
KSH aruande koostamine	Aprill-august 2008	
KSH aruande avalikustamine	Aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutlust teatamine	Ametlikud Teadaanded 10.09.2008 Ajaleht Põhjarannik 11.09.2008 AS Pöyry Entec veebileheküljel Jõhvi valla veebileheküljel Kirja teel: Eesti Keskkonnaühenduste Koda, Maanteeamet, Muinsuskaitseamet, Ida-Virumaa Keskkonnateenistus, Jõhvi Vallavalitsus
	Avalik väljapanek 18.09.2008-08.10.2008	AS Pöyry Entec kontoris ja veebilehel, Jõhvi Vallavalitsuses.
	Aruande avalik arutelu 14.10.2008 Jõhvi Vallavalitsuse ruumis.	
KSH aruande heakskiitmine	KSH aruande heakskiitmiseks esitamine Ida-Virumaa keskkonnateenistusele	

## 10

### KOKKUVÕTE

Käesoleva KSH aruande eesmärgiks on selgitada, kirjelda ja hinnata DP elluviimisega kaasnevat olulist ja tõenäolist strateegilist keskkonnamõju, käsitleda võimalikke alternatiivseid arengustsenaariume ja tegevusi planeeringualal ning vajadusel pakkuda välja negatiivse keskkonnamõju leevendamise ja vältimise meetmeid arvestades konkreetse detailplaneeringu eesmäärke ja planeeritava ala iseloomu.

Detailplaneeringu väljatöötamisel järeldati, et selle peamine eesmärk on Tööstuspargi tee ja selle kõrvale kergliiklustee rajamisele eelduste loomine, kruntimise aluste loomine ja kruntide ehitusõiguse määramine keskkonnaohututele hoonetele ning detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemusel järeldati, et **detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne olulist mõju keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusega määratud olulise mõju mõistes.**

Alale detailplaneeringu järgse hoonestuse ja infrastruktuuri rajamise mõju linnaruumile ei ole olulist strateegilist tähtsust omav. Hoonestamise ja tee rajamise otsus kui selline on langetatud juba varem läbi kehtiva üldplaneeringu. Hoonestuse ja infrastruktuuri rajamisest tekkida võivad mõjud on ennekõike kohaliku tähendusega ega ole käsitletavad olulise ruumilise mõjuna Jõhvi linnaehituslikule, sotsiaalsele ja majanduslikule keskkonnale eeldusel, et täidetakse keskkonnalaseid nõudeid ja detailplaneeringus kehtestatud keskkonnatingimusi.

Planeeringu elluviimisel paraneb eeldatavalt planeeringuala infrastruktuur ja transpordikorraldus. Tööstuspargi tee rajamisel suunatakse seni väiksemaid kesklinna tänavaid läbinud tööstusala transport eemale kesklinnast. Planeeringuga määratud kergliiklustee võrgustik on oluline faktor jalgsi ja jalgrattaga liiklemise soodustamiseks (positiivne mõju tervisele), mis omakorda soodustab ja vähendab autostumist ning sellest tulenevaid negatiivseid keskkonnamõjusid (müra, heitgaasid).

Planeeringu elluviimine võib halvendada planeeritava Tööstuspargi teest vahetult lääne suunda jäävate aiandusühistu „Koit” kruntide kasutamistingimusi. Tee kasutamisel suureneb müra tase aiandusühistu kruntidel ületades arvutusliku kriitilise piiri vahetult tee äärsetel kruntidel (näit äü Koit krunt nr 5 hoone ala). Sellest lähtuvalt teeb vald hinnatava detailplaneeringu kehtestamisel kaudselt ka otsuse mitte lubada rajada aiandusühistu katastrijärgsetele elamumaadele elamuid, kui need asuvad teele lähemal kui 15m (lähtuvalt müraproгноosist peaks kõik elamud asuma teest vähemalt 15 m kaugusel).

Detailplaneering toetab kõrgemal seisvate strateegiliste planeerimisdokumentide eesmäärke. Hinnatav detailplaneering on hetkel kehtivat üldplaneeringut osaliselt muutev. Planeeritava Tööstuspargi tee ja Sompa tänava vahele on määratud perspektiivne sõidutee- ja kergliiklustee maa-ala. Perspektiivne teemaa-ala on lubatud välja ehitada alles siis, kui on vähendatud tee alale ulatuvate puurkaevude sanitaarkaitsevööndeid. Samas on detailplaneering vastavuses uue koostatava üldplaneeringuga.

## KASUTATUD KIRJANDUS

### Trükised, planeeringud või projektid:

1. Eesti Standard EVS 809-1:2002 *Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine*
2. Eesti Standard EVS 843:2003 *Linnatänavad*
3. Eesti Standard EVS-EN ISO 14001:1998 Keskkonnajuhtimissüsteemid. Spetsifikaat ja juhised selle kasutamiseks. Eesti Standardiameti ametlik väljaanne
4. *Eesti 2010. Eesti tulevikutsenaariumid*, Keskkonnaministeerium, Eesti Tulevikuuuringute Instituut, Tallinn/Tartu, 1997
5. *Eesti 2010. Tulevikutrendid. Maailm ja Eesti*, Keskkonnaministeerium, Eesti Tulevikuuuringute Instituut, Tallinn/Tartu, 1996
6. [Euroopa Komisjoni juhend Guidelines for the Assessment of Indirect and Cumulative Impacts as well as Impact Interactions \(mai 1999, inglise keeles\) http://www.envir.ee/91552](http://www.envir.ee/91552)
7. CEC, Commission of the European Communities, 1999 *European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union.*
8. The Group of Focal Points 1994 *Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010. Towards a Framework for Spatial Development in the Baltic Sea Region.* Denmark
9. Keskkonnaministeerium 1997 *Eesti Keskkonnastrateegia* Tallinn
10. Keskkonnaministeerium 2007 *Eesti Keskkonnastrateegia 2030*  
[http://www.envir.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=328494/KS\\_loplil\\_rii\\_gikokku\\_1.pdf](http://www.envir.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=328494/KS_loplil_rii_gikokku_1.pdf)
11. Keskkonnaministeerium 2000 *Üleriigiline planeering Eesti 2010*, Tallinn
12. Läänemere Regiooni Ruumilise Arengu Komitee 1997 *Läänemeremaade visioon ja strateegiad 2010*. Nägemuselt tegudele., Poola
13. Säästva Eesti Instituut 2005 *Transpordi arengukava 2004-2013 ja Ühistranspordi arenguprogrammi keskkonnamõtjude strateegiline hindamine. Lõpparuanne*. Leping 1-1-10/41, 09.06.2004 Tallinn  
<http://www.mkm.ee/index.php?id=9019>
14. Teede Tehnokeskus AS, 2006. *aasta liiklusloenduse tulemused*.  
<http://www.teed.ee/info/trykis/liikl.htm>
15. Arold, I. 2005 *Eesti Maastikud*. Tartu Ülikooli kirjastus
16. *Eesti põhjavee kaitstuse kaart*, Eesti Geoloogiakeskus, 2001
17. *Jõhvi linna haljasalade kõrghaljastuse hinnang*, dets 2006
18. Euroopa Ühenduste Komisjon, 2006, *Komisjoni teatis Nõukogule ja Euroopa Parlamendile linnakeskkonda käsitleva temaatilise strateegia kohta*  
[http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com\\_2005\\_0718\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com_2005_0718_et.pdf)
19. *Ida-Viru maakonnaplaneering*, 1998
20. Jõhvi linna üldplaneeringu teemaplaneering *Jõhvi linna vertikaalne ja miljöövärtuslike alade planeerimine*, 2006
21. Linnageograafia. *Linnad ja linnauurimus modernismist postmodernismini*. Jussi S. Jauhiainen
22. Jõhvi-Tartu-Valga mnt Jõhvi liiklussõlme ümberehituse eelprojekt. *Tulemuslikkuse analüüsi aruanne*. 2007 AS Teede Tehnokeskus

23. *Säästev transpordipoliitika. Juhendmaterjal arengukavade ja planeeringute koostajatele*, Eesti Roheline Liikumine, 2004
24. *Jõhvi linna jäätmehoolduseeskiri*  
<http://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=67732>
25. Jõhvi Tööstuspargi juurdepääsutee tasuvusarvutus, AS Teede Tehnokeskus, 2006
26. Jõhvi Tööstuspargi juurdepääsutee eelprojekt, OÜ Toner-Projekt, 2006
27. Jõhvi Tööstuspargi juurdepääsutee tehniline projekt, 2006
28. Ida-Virumaa põlevkivikaevandamisalade piirkonna ruumiline planeerimine, 2001 <http://www.ivmv.ee/docs/s3d37.pdf>

### **Kodulehed**

29. <http://www.maaamet.ee/>;
30. <http://www.siseministeerium.ee/public/tais2010.pdf>
31. <http://www.envir.ee/natura2000/>
32. Eesti Statistika <http://pub.stat.ee/>
33. <http://www.rohelineenergia.ee/flash/>
34. Energiasäästu portaal [http://kokkuhoid.energia.ee/?id=1500&c\\_tpl=1012](http://kokkuhoid.energia.ee/?id=1500&c_tpl=1012)

### **Seadusandlik taust**

Keskkonnamõju strateegilist hindamise juures moodustavad seadusandliku tausta allpool loetletud seadused. Taustaks on ka nende seaduste alusel välja antud alama astme õigusaktid.

1. *Ehitusseadus* (RT I 2002, 47, 297; 99, 579; 2003, 25, 153; 2004, 18, 131; 2005, 39, 308; 2006, 43, 326);
2. *Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Direktiiv 2001/42/EÜ, 27.06.2001. a teatavate kavade ja programmide keskkonnamõju hindamise kohta ja selle orginaalkeeles versioon: Directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes.*
3. *Jäätmeseadus* (RT I 2004, 9, 52; 30, 208; 2005, 15, 87; 37, 288; 2006, 28, 209);
4. *Keskkonnanjärelevalve seadus* (RT I 2001, 56, 337; 2002, 61, 375; 99, 579; 110, 653; 2003, 88, 591; 2004, 30, 209; 38, 258; 2005, 24, 182; 57, 451);
5. *Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus* (RTI 2005, 15, 87);
6. *Keskkonnaseire seadus* (RT I 1999, 10, 154; 54, 583; 2000, 92, 597; 2002, 63, 387; 2004, 43, 298; 2005, 15, 87; 29, 214);
7. *Maareformi seadus* (RT 1991, 34, 426; RT I 2001, 52, 304; 93, 565; 2002, 11, 59; 47, 297; 298; 99, 579; 100, 586; 2003, 26, 155; 2004, 30, 208; 38, 258; 2005, 61, 476; 2006, 7, 40);
8. *Planeerimisseadus* (RT I 2002, 99, 579; 2004, 22, 148; 38, 258; 84, 572; 2005, 15, 87; 22, 150; 2006, 14, 111; 2007, 24, 128; 67, 414; 2008, 16, 114);
9. *Säästva arengu seadus* (RT I 1995, 31, 384; 1997, 48, 772; 1999, 29, 398; 2000, 54, 348; 2005, 15, 87);
10. *Veeseadus* (RT I 1994, 40, 655; 1996, 13, 241; 240; 1998, 2, 47; 61, 987; 1999, 10, 155; 54, 583; 95, 843; 2001, 7, 19; 42, 234; 50, 283; 94, 577; 2002, 1, 1; 61, 375; 63, 387; 2003, 13, 64; 26, 156; 51, 352; 2004, 28, 190; 38, 258; 2005, 15, 87; 37, 280; 67, 512; 2006, 28, 211);
11. *Välisõhu kaitse seadus* (RT I 2004, 43, 298; 2005, 15, 87).

12. Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korraldus nr 615-k *Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri*;  
<https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=790098>
13. Keskkonnaministri määrus nr 50, 30.06.2002 *Riiklike keskkonnaseirejaamade ja -alade määramine*
14. Keskkonnaministri 06.04.2006.a käskkiri nr 409 „*Ida-Virumaa maakonna põhjaveevarude kinnitamine*”