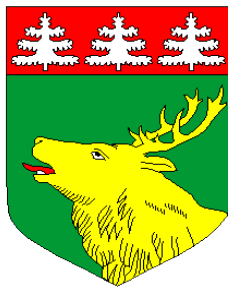


Jõhvi Vallavalitsus



JÕHVI VALLA ÜLDPLANEERING

EELNÕU 13.10.2012

Algatatud: *Jõhvi Vallavolikogu 20.06.2006 otsus nr 67*

Vastuvõetud: *Jõhvi Vallavolikogu 18.12.2008 otsus nr 264*

Kehtestatud:

Jõhvi 2012

EESSÕNA

Üldplaneering algatati Jõhvi Vallavolikogu 20. juuni 2006 otsusega nr 67. Üldplaneeringuga koos algatati planeeringule keskkonnamõju strateegiline hindamine. Jõhvi valla tänane territoorium moodustus Jõhvi valla ja linna ühinemisel 2005. aastal. Nii linnal kui vallal on varem koostatud üldplaneeringud. Käesolev planeering ühildab varem koostatud planeeringud ja lähtub vajadusest kaasajastada arengusuundi vallale kui tervikule.

Jõhvi valla üldplaneering valmis Jõhvi valla ja ERKAS Pärnu Instituut OÜ vahelises koostöös.

Planeeringu koostamisel osales töögrupp:

Tauno Võhmar	Jõhvi vallavanem;
Vello Juhkov	Jõhvi abivallavanem;
Andres Toome	Jõhvi valla peaarhitekt (kuni 17.09.2010);
Kristi Jõemets	Jõhvi valla arhitekt; planeerija (alates juuni 2010);
Liina Talistu	Jõhvi valla geoinfo spetsialist; planeerija (alates juuni 2010);
Hannes Kask	Jõhvi valla keskkonna peaspetsialist;
Reet Mendes	Jõhvi valla maakorraldaja;
Valdeko Palginõmm	ERKAS Pärnu Instituut OÜ, projektijuht (kuni 12.02.2010);
Raimo Klesment	ERKAS Pärnu Instituut OÜ, maastikuarhitekt, projektijuht (15.02.2010- juuni 2010);
Tuuli Veersalu	ERKAS Pärnu Instituut OÜ, maastikuarhitekt-planeerija (kuni juuni 2010);
Marek Lind	ERKAS Pärnu Instituut OÜ, maastikuarhitekt-planeerija (kuni juuni 2010).

Planeeringu koostamisel oli eesmärgiks kaasata võimalikult erinevaid huvigruppe ja osapooli ning saavutada osapooli rahuldav tulemus. Jõhvi Vallavalitsus tänab kõiki, kes on andnud oma panuse üldplaneeringu koostamisele.

Käesolev planeering koosneb käesolevast tekstiosast ja kaartidest. Planeeringu juurde kuuluvad erinevad lisad (sh Jõhvi valla üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne ja Jõhvi valla üldplaneeringu dokumentatsioon).

SISUKORD

EESSÕNA.....	2
1. RUUMILISE ARENGU PÕHIMÕTTED.....	6
1.1. Jõhvi valla ruumiline areng aastani 2020.....	6
1.2. Ida-Viru maakonnaplaneeringust ja maakonna teemaplaneeringutest.....	7
1.3. Asustus ja asulate omavahelised suhted.....	7
1.4. Üldplaneeringu lähteseisukohad.....	8
1.5. Planeeringulahenduse ruumilise arengu eesmärgid ja põhjendused.....	8
2. MAA- JA VEEALADE KASUTAMIS- JA EHITUSTINGIMUSED.....	11
2.1. Maakasutuse kavandamine.....	11
2.1.1. Elamumaad.....	12
2.1.1.1 Pereelamu maa.....	13
2.1.1.2 Korterelamu maa.....	14
2.1.2. Kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maad.....	14
2.1.3. Tootmismaa.....	15
2.1.3.1 Mäetööstusmaa.....	16
2.1.4. Ühiskondlike hoonete maa.....	17
2.1.5. Segahoonestusalad.....	17
2.1.6. Puhke-, virgestus- ja haljasalamaa.....	18
2.1.6.1 Veekogude maa.....	20
2.1.7. Kalmistu maa.....	21
2.1.8. Liiklusmaa.....	21
2.1.9. Maatulundusmaa.....	22
2.1.9.1 Väärtuslikud põllumaad.....	23
2.1.10. Riigikaitse maa.....	23
2.1.11. Kaitstavad alad ja objektid.....	23
2.1.11.1 Kaitstavad loodusobjektid.....	24
2.1.11.2 Kultuurimälestised.....	25
2.2. Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad ja juhud.....	25
2.3. Maa- ja veealadele laienevad ehitustingimused.....	26
2.3.1. Ehitustingimused hajaasustatud alal.....	28
2.3.2. Ehitustingimused tihe- ja kompaktselt asustatud alal.....	29
2.3.2.1 Jõhvi linn.....	29
2.3.2.1.1 Reeglid kõrge hoone ehitamisel.....	30
2.3.2.1.2 Reeglid linnaehituslikult olulistel aladel ehitamiseks.....	34
2.3.2.2 Tammiku alevik.....	41
2.3.2.3 Järve-Edise-Peeri maastik.....	42
2.3.3. Ehitustingimused miljööväärtuslikul alal.....	42
2.3.3.1 1940.-1950. aastate elamupiirkond.....	43
2.3.4. Maardlad.....	44
2.3.5. Ehitustingimused kaevandamisaladel.....	44
2.3.6. Piiretele esitatavad nõuded.....	46
2.3.7 Kavandatava lasketiiru maa-ala ja maakasutuspiirangud.....	46
2.4. Transpordiobjektid, tehnovõrgud ja rajatised.....	47
2.4.1. Energeetika.....	48
2.4.2. Veevarustus ja kanalisatsioon.....	49

2.4.2.1	Puurkaevud, puhastid, pumplad ja tuletõrjeevee mahutid.....	50
2.4.3.	Liiklusskeem ja teedevõrk.....	51
2.4.3.1	Riigimaanteed.....	52
2.4.3.1.1	Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustatavast teemaplaneeringust "E20/T1 Tallinn – Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi – Narva lõigus ja Vodava – Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" tulenevad piirangud.....	54
2.4.3.2	Jõhvi linna tänavad.....	55
2.4.3.3	Kergliiklusteede võrk.....	56
2.4.3.4	Ühistransport.....	57
2.4.3.5	Raudtee.....	58
2.4.3.6	Lennuväli.....	59
2.4.5.	Linnaliiklus ja parkimiskorralduse üldpõhimõtted.....	60
2.4.5.1	Liikluskorralduse üldpõhimõtted.....	60
2.4.5.2	Parkimiskorralduse üldpõhimõtted.....	62
2.4.5.3	Liikluskorraldus massiürituste ajal.....	63
2.4.5.4	Jalakäijate ohutuse tagamise põhimõtted.....	64
2.4.5.5	Reeglid edaspidiseks planeerimiseks (eelkõige detailplaneeringutes).....	65
2.4.6.	Pühajõe õgvendus Jõhvi vallas.....	66
2.4.7.	Sajuveed.....	67
2.4.7.1	Sajuvete kogumise ja ärajuhtimise rajatiste perspektiivne lahendus.....	67
2.4.7.1.1	Jõhvi kraavi süvendamine.....	67
2.4.7.1.2	Puru tee sajuveetorustik.....	68
2.4.7.1.3	Rakvere tänava sajuveetorustiku ehitamine ja rekonstrueerimine.....	68
2.4.7.1.4	Raudtee tänava sajuveetorustik.....	68
2.4.7.1.5	Hariduse tänava magistraalne sajuveetorustik.....	68
2.4.7.1.6	Tartu maantee sajuveetorustik.....	68
2.4.7.1.7	Kaasiku tänava kinnistute ja Saeveski tänava sajuveetorustik.....	69
2.4.7.1.8	Tammiku kaevandusvete regulaator.....	69
2.4.7.1.9	Jõhvi sajuvee puhastusrajatiste ehitamine.....	69
2.4.7.2	Sajuvete kogumise ja ärajuhtimise rajatiste ehitamise ja rekonstrueerimise järjekord.....	69
3.	ÜLDPLANEERINGU ETTEPANEKUD JA ELLUVIIMINE.....	70
3.1.	Täpsustused maakonnaplaneeringus ja maakonnaplaneeringu teemaplaneeringutes.....	70
3.2.	Ettepanekud muude alade ja objektide väärtustamise kohta.....	70
3.3.	Ranna ja kalda ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanekud.....	71
3.4.	Üldplaneeringu elluviimine.....	71
3.4.1.	Turvalisus ja kuritegevusriskide ennetamine linnakeskkonnas.....	72
3.4.1.1	Turvalisus.....	72
3.4.1.2	Kuritegevuse riskide ennetamine.....	73
3.4.2.	Kehtima jäävad planeeringud ja järgnevate koostamise vajadus.....	74
3.5.	Halduspiiri muutmise ettepanek.....	74
4.	KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE SEOSD ÜLDPLANEERINGU PÕHILAHENDUSEGA.....	74
4.1.	Ekspertide seisukoht.....	76
	KASUTATUD KIRJANDUS.....	77
	LISAD.....	78

JOONISED

Kaart 1. Jõhvi vald.....	1:20 000
Kaart 2. Jõhvi linn.....	1:5 000
Kaart 3. Tammiku alevik.....	1:5 000
Kaart 4. Edise küla.....	1:5 000
Kaart 5. Kose küla.....	1:5 000
Kaart 6. Maardlad ja kaevandatud alad.....	1:60 000
Kaart 7. Hoonete kõrgused.....	1:10 000
Kaart 8. Miljööväärtuslikud ja linnaehituslikult olulised alad.....	1:10 000
Kaart 9. Tehnovõrkude magistraalorustikud.....	1:20 000
Kaart 10. Rohevõrgustiku täpsustamine. Looduskaitsetised piirangud.....	1:20 000

1. RUUMILISE ARENGU PÕHIMÕTTED

Üldplaneeringuga määratakse valla üldised arengusuunad ning maakasutus- ja ehitustingimused. Planeering tugineb valla arengukavadega paika pandud eesmärkidele ja strateegiale.

Jõhvi valla halduskeskus Jõhvi linn on kujunenud regionaalseks keskuseks, mis pakutavate kaubandus- ja teenindusvõimalustega toetab naaberomavalitsuste arengut. Linna lähiümbruses (ca 15 km raadiuses) elab ligikaudu 65 000 inimesele, linnas endas on elanikke u 11 500. Valla piirinaabrid on Kohtla-Järve linn (linnaosad lahustükkidena) ning Kohtla, Toila, Illuka ja Mäetaguse vallad. Jõhvi valla pindala on 124,07 km². Valla moodustavad Jõhvi linn, Tammiku alevik, Edise, Jõhvi, Kahula, Kose, Kotinuka, Linna, Pajualuse, Pargitaguse, Pauliku, Puru ja Sompa külad.

Valla ruumilise arengu üks tähtsamaid mõjutajaid on mäetööstus (ja sellega kaasnevad tööstused). Kaevanduste ja karjääride tegevus ei mõjuta mitte ainult sotsiaalseid protsesse ja mõjusid looduskeskkonnale, vaid seab kitsendusi hilisemale ehitustegevusele. Kuna mäetööstuspiirkonnad ja tööstusalad on tihedalt läbipõimunud asustusega siis võib väita, et mäetööstuse mõjud valla keskkonnale lähtuvad nii Jõhvi vallast endast, kui ka naaberomavalitsustest. Ja ka vastupidi – Jõhvi vallast lähtuvad mäetööstuse mõjud laienevad naaberomavalitsustele. Oluline on sealjuures pöörata tähelepanu jääkreostusele, mis mõjutab peale reostamist aastaid looduslikku fooni.

Ruumilist arengut toetab valla hea logistiline asukoht – valda läbivad transiidikoridoridena riigi põhimaanteed Tallinn-Narva ja Jõhvi-Tartu-Valga ning Tallinn-Narva raudtee.

1.1. Jõhvi valla ruumiline areng aastani 2020

Jõhvi valla arengukavaga aastateks 2012-2020 on määratud valla strateegilised eesmärgid ja arendamise prioriteedid ning esitatud tegevusplaan nende saavutamiseks.

Jõhvi valla arengu üldeesmärk on rahvusvaheliselt konkurentsivõimelise inimest väärtustava keskkonna loomine, mis tugevdab Jõhvit kui regionaalkeskust, on atraktiivne investeerijatele ning vastab elanike ootustele ja vajadustele.

Arengukava kohaselt on eesmärgi saavutamiseks vaja:

- Parandada piirkonna mainet (tutvustada Jõhvit kui uut arenevat keskust).
- Tõsta elukeskkonna kvaliteeti.
- Parandada ettevõtluskeskkonda ja atraktiivsust investoritele ning selle läbi töökohtade struktuuri ja kvaliteeti.
- Tõsta elanikkonna ettevõtlikkust ja tööjõu kvaliteeti.

Arengukava tähtsustab võtmevaldkondadena keskuse arengut, keskkonna väärtustamist, koosmeele saavutamist.

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.

1.2. Ida-Viru maakonnaplaneeringust ja maakonna teemaplaneeringutest

Ida-Viru maakonnas on kehtiv maakonnaplaneering alates aastast 1999. Maakonnaplaneeringut on täpsustatud läbi planeeringu enda uuendamise (kehtestatud madalamate planeeringutega tehtud ettepanekute sissekandmisega) ja teemaplaneeringute koostamise.

Ida-Viru maakonnaplaneeringule on koostatud:

- teemaplaneering *Ida-Virumaa põlevkivikaevandamisalade piirkonna ruumiline planeering* (kehtestatud maavanema 12. novembri 2001 korraldusega nr 1652), millega kavandati maakasutus- ja ehitustingimusi Mäetaguse, Illuka, Maidla, Sonda, Kohtla, Vaivara, Toila ja Jõhvi valla, Jõhvi ja Kohtla-Järve linna põlevkivi kaevandamise alal;
- teemaplaneering *Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused* (kehtestatud maavanema 11. juuli 2003 korraldusega nr 130), mis käsitleb kahte alateemat: väärtuslikud maastikud ja roheline võrgustik;
- teemaplaneering *Liikluskorraldus E20 Tallinn-Narva maantee Kukruse-Jõhvi teelõigul (km 155,9-163,2)* (kehtestatud maavanema 06. juuni 2008 korraldusega nr 185)
- teemaplaneering *Ida-Virumaa sotsiaalne infrastruktuur* (kehtestatud maavanema 18.02.2009 korraldusega nr 56).
- teemaplaneering *Ojamaa kaevanduse konveieri paigutuse asukohatrassi määramine* (kehtestatud maavanema 19. august 2010 korraldusega nr 1.1.1-1/246).

Koostamisel on teemaplaneeringud *E20/T1 Tallinn – Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi – Narva lõigus ja Vodava – Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine* (algatatud maavanema 29. juuli 2008 korraldusega nr 226) ning *Ida-Virumaa tehniline infrastruktuur* (algatatud maavanema 28. jaanuar 2010 korraldusega nr 1.1-1/26)

1.3. Asustus ja asulate omavahelised suhted

Üldplaneeringuga haaratud Jõhvi vald moodustati linna ja valla ühinemisel 2005. aastal. Vallasisesest linnast on kujunenud maakonna ja Eesti ida-kirde regiooni keskus. Olulisimad Jõhvi valla asustust mõjutavad tegurid on põlevkivi kaevandamisega kaasnevad muutused looduslikes tingimustes (põhjavee olemasolu ja kvaliteet, ehitusgeoloogilised aspektid, jmt).

Valla territooriumil paikneb 13 asulat - 11 küla, Tammiku alevik ja Jõhvi linn. Peamine valla asustus on koondunud Jõhvi linna ja linna lähedusse. Jõhvi valla andmed rahvastiku kohta (31. märtsi 2012 seisuga) on järgmised: vallas oli 12 700 elanikku (104,7 in/km²), neist elas linnas 11 014. Valla elanike arv kahaneb.

Jõhvi linn, mis on kujunenud maakonnakeskuseks, ei ole maakonnas elanike arvu poolest suurim.

Suuremad on nii Narva kui ka Kohtla-Järve ja Sillamäe linnad. Jõhvi elanike arv on isegi oluliselt väiksem Kohtla-Järve linna Järve ja Ahtme linnaosadest.

Jõhvi valla siseselt toimivad tõmbekeskustena Jõhvi linn ja Tammiku alevik. Jõhvi linn on regiooni administratiivne keskus, iseloomustajaks on teenuste kätte saadavus, mõju ulatub üle maakonna piiride. Tammiku alevik ainukesena omab endise vallakeskuse teatud tõmbekeskuse omadusi, kuid kuna valla elanikest u 10% elab väljaspool Jõhvi linna, ei saa alevikku väga tugevaks tõmbekeskuseks pidada.

Jõhvi on samas maakonna elanike jaoks soositud elukoht – vallal on positiivne maakonnasisene rändesaldo, s.t Jõhvisse kolitakse elama eeskätt Ida-Virumaalt, vähem mujalt Eestist. Hääbuvate asulate ja valdade elanikud suunduvad uue elukoha otsingul peamiselt Jõhvi ja Ahtmesse. Samas jääb sisseränne teistest maakondadest oluliselt alla väljarände Jõhvi vallast teistesse maakondadesse. Jõhvi elukeskkond ei ole muu Eesti jaoks piisavalt atraktiivne. Asustuse arengut mõjutab elanikkonna jagunemine peamiselt kaheks keelegrupiks, mis erinevad teineteisest kultuuriliste hoiakute poolest.

Valla viimased arengud näitavad positiivsema kuvandi loomist nii Jõhvi valla kui ka Ida-Virumaa kohta. Jõhvi linna administratiivse rolli kasv loob uusi töökohti kohaliku kvalifitseeritud tööjõupotentsiaali rakendamiseks ning eeldusi Kirde-Eesti asustussüsteemi tasakaalustamiseks ja kohalike ressursside paremaks kasutamiseks.

1.4. Üldplaneeringu lähteseisukohad

Üldplaneeringu koostamisel lähtuti *planeerimisseaduse*¹ §-st 8 (Üldplaneering). Üldplaneering on koostatud kooskõlas Ida-Viru maakonnaplaneeringu ja maakonna teemaplaneeringutega, arvestades Jõhvi valla arengukavasid, järgides õigusakte ja norme ning head planeerimistava.

Üldplaneeringuga paralleelselt on koostatud üldplaneeringu keskkonnamõjude strateegiline hindamine, mille tulemusi on arvestatud planeeringu põhilahenduses (vt ka ptk 4).

Jõhvi valla üldplaneeringu koostamiseks on tellitud liiklusohtliku olukorra hindamine (koostanud Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituut, 2011) ning teede- ja transpordiosa koostamise konsulteerimine (koostanud FIE Tiit Metsvahi, 2011).

1.5. Planeeringulahenduse ruumilise arengu eesmärgid ja põhjendused

Jõhvi linna ja Jõhvi valla liitumisel on muutunud haldusterritoriaalpiir, ning liitumise tulemusena on vaja üle vaadata ja ühtlustada maakasutamise alused. Jõhvi linna üldplaneering (kehtestatud Jõhvi Linnavolikogu 21. detsembri 2000 määrusega nr 31) ei võimaldanud füüsilist arengut mahulises ruumis (põhiline huvi äri- ja tootmise laiendamiseks, aga ka elamuarendus). Linna territoorium on valdavas osas hoonestatud, mistõttu uute ulatuslikemate arendusprojektide algatamine oli takistatud maaressursi puuduse tõttu. Jõhvi valla üldplaneering (kehtestatud Jõhvi Vallavolikogu 15. juuni 2000 määrusega nr 7) keskendus pigem Tammiku aleviku ja külade arengule, kui Jõhvi linna

1 RT I, 30.12.2011, 23

lähialade kasutusele võtmisele.

Lisaks vajab Jõhvi linna maakasutamine korrastamist läbi ühtsete ehitustingimuste ja maakasutuse põhimõtete täpsustamise.

Olulisemad lahendamist vajavad **eesmärgid liikluskorralduse osas:**

- Jõhvi linna idapoolne ümbersõit.
Süvenenud on konflikt riigi põhimaantee nr 3 Jõhvi – Tartu – Valga ja Jõhvi linna tänava kui erineva kasutussihetstarbega maantee vahel. Maantee esmaseks ülesandeks on tagada Ida-Virumaa ühendus Lõuna- Eesti ning Lätiga – sedakaudu ka kogu Kesk- ja Lõuna-Euroopaga. Liiklustiheduse ja tasuvusanalüüs (koostatud Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu "E20/T1 Tallinn-Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi-Narva lõigus ja Vodava-Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" raames) tõendab vajadust Jõhvi idapoolse ümbersõidu väljaehitamise eelisjärjekorras teostamist. Seega peaks põhimaantee Jõhvi – Tartu – Valga maantee algus kanduma pigem linna idapoolsele möödasõidule kui läänepoolsele.
- Jõhvi linna läänepoolne ümbersõit.
Tugimaantee nr 93 Kohtla-Järve – Kukruse – Tammiku tekkega on Ida-Virumaa läänepoolsete tootmispiirkondade ühenduse loomiseks Tartu suunaga esmased eeldused loodud. Samas peab see tugimaantee hakkama täitma ka teist olulist funktsiooni – tagama ühenduse Kohtla-Järve erinevate linnaosade vahel, mis on tugimaanteele mõnevõrra sobimatu.
- Linnaliikluse parandamine ning jalakäijate ohutuse suurendamine.

Olulisemad lahendamist vajavad **eesmärgid elamuarengu osas:**

- Praegune maakasutus (põllumajandus) on viimastel aastatel languses ja maad võsastuvad. On olemas nii maaomanike soov maakasutust muuta elamumaaks kui ka nõudlus uute elamualade järgi.
- Uute elamualade planeerimisel on eelisjärjekorras need alad, kus on juba olemasolevaid elamuid ning toimiv ja piisava ressursiga taristuvõrk (ühendusteed, vesi, kanalisatsioon ja elektrivõrgud). (nt Edise ja Tammiku külade ümbrus, Kahula küla, jne).
- Olemasolevad teed ning tehnovõrgud ja -rajatised võimaldavad kujunenud elukeskkonna arengut majanduslikult otstarbekal viisil. Uute elamualade rajamisel tuleb esmalt tihendada teede äärseid alasid, järgmises etapis kaugemaid (nt põlde).
- Elamualade arendamisel linna piiridest väljaspool seab piiranguid altkaevandatud alad (nt 3 ja enama korrusega elamute ehitamine on keeruline), mistõttu soovib vallavalitsus kavandada linna territooriumil suuremate hoonete rajamist aladel, mis on alt kaevandamata. Hoonestusele on seatud kõrguse piirangud, et kujunev elukeskkond oleks ühtlase ilmega. Uute kolme ja enama korrusega elamute tekkimist linnaruumis soositakse ka olemasolevate üksikelamute lammutamise ja/või amortiseerumise järgselt – selleks on ettenähtud vastava juhtotstarbega alad (vt ptk 2.1.1).

Olulisemad lahendamist vajavad eesmärgid segahoonestuse ning kaubandus-, teenindus- ja büroohoonete arendamise osas:

- Tootmine tuleb pikemas perspektiivis viia linnast välja, olemasolevad tootmisalad tuleks kavandada segahoonestusaladena, mis soodustab tootmisalade muutumist äri- ja logistikaaladeks.
- Kotinuka külla kavandatud segahoonestusala vajab eraldi esile tõstmist. Sellele on kavandatud rajada Jõhvi äri- ja logistikapark (detailplaneering on kehtestatud Jõhvi Vallavolikogu 17. novembri 2011 otsusega nr 154). Seni on maantee äärse äri- ja logistikapargi rajamise peamiseks takistuseks olnud sobiva maa puudumine huvitatud isikute omandis. Kotinukas asuva maa-ala näol on tegemist ühe suure kinnistuga, mistõttu on võimalik planeerida alasid vastavalt ettevõtete tegelikele vajadustele (kogemuslikult) ning pakkuda logistika ja äriettevõtetele sarnaste ettevõtete naabrust. Tegemist on hetkel reformimata riigimaaga, mitte eraomandiga. **Planeerimiseks ja infrastruktuuri investeerimiseks on võimalik kaasata EL struktuurifondide vahendeid,** mistõttu on uutel ettevõtetel tegevuse alustamine odavam ja eeldatavalt selletõttu ka tõenäolisem. Maa-ala kasutuselevõtt logistika- ja äripargina võimaldab meelitada piirkonda uusi investeeinguid, aidata kaasa uute töökohtade loomisele, korrastada maa-ala, luua Tallinn-Narva mnt äärde nn Eurostop-tüüpi parkla veoautodele ja bussidele, seega aidata kaasa ka turismi ja teenindussektori arengule Jõhvis ja maakonnas. Eeldame, et rajatavast Jõhvi äri- ja logistikapargist saab piirkonna arengumootor.

Olulisemad lahendamist vajavad eesmärgid tootmise arengu osas:

- Linna küla ja Jõhvi tööstuspargi olemasolevaid tootmisalasid on vaja laiendada, kuna esineb nõudlus uute tootmisalade järgi. Alade sobivus lähtub asukohast teedevõrgustiku ja raudtee suhtes.
- Olulise keskkonnamõjuga tootmisalasid ei tohiks linna kavandada.

Olulisemad lahendamist vajavad eesmärgid sotsiaalse arengu osas:

- Olemasolev Jõhvi kalmistu on oma ressursid ammendanud. Uue kalmistu jaoks vajalik maa kavandatakse Kotinuka külla. Soov on uue kalmistu lähedusse planeerida ka lemmikloomade matmispaik.
- Sotsiaalse arengu osas ei muuda käesolev üldplaneering oluliselt olemasolevat väljakujunenud keskkonda, tähelepanu on pööratud täpsustamisele.
- Puhke-, virgestus- ja haljasalade kavandamine (mänguväljakud, spordiväljakud, haljasalad)

Olulisemad lahendamist vajavad eesmärgid haldus-territoriaalses osas:

- Üldplaneering teeb ettepaneku Jõhvi linna (asustusüksuse) piiri muutmiseks Linna külas ja Jõhvi külas. Sisuliselt on olnud liidetavad alad linna infrastruktuuride lahutamatud osad. Uue piiriga fikseeritakse olemasolev olukord.
- Üldplaneering kajastab ka Jõhvi valla soovi Jõhvi valla ja Kohtla-Järve linna (Ahtme linnaosa) vahelise piiri muutmiseks. Praegune piir tükkeldab väljakujunenud asustust ja elukeskkonda - Jõhvi vallas Tammiku piirkond ning nt Kose külas paiknevad Kohtla-Järve

Ahtme linnaosa elamuid teenindavad garaažid ja autoparklad). Piiri kavandamisel on lähtutud ka selgematest äratuntavatest piiridest, nagu Jõhvi-Valga-Tartu mnt. Jõhvi Vallavolikogu on vastavasisulise ettepaneku Kohtla-Järve linnale teinud 17. märtsi 2011 otsusega nr 100.

Käesoleva üldplaneeringu eesmärk on kavandada paremat elukeskkonda.

2. MAA- JA VEEALADE KASUTAMIS- JA E HITUSTINGIMUSED

2.1. Maakasutuse kavandamine

Maakasutuse juhtotstarve on üldplaneeringuga kavandatav territooriumi kasutamise valdav otstarve, mis annab kogu määratletud piirkonnale või kvartalile edaspidise maakasutuse põhisuunad. Juhtotstarbe määramisel konkreetsele alale järgitakse reeglina olemasolevat maakasutust, see tagab vajadusel maa kasutamises järjepidevuse. Nt elamuala tähendab sellist ala, mille peamiseks maakasutuse viisiks on elamumaa ja sellega seonduvad kõrvalkasutusviisid nagu haljasala, äri, liiklus jmt; tootmisalal on peamiseks maakasutusviisiks tootmismaa ja sellega seonduvad kõrvalkasutusviisid nagu äri, transport, kaevandamine jmt. **Käesoleva üldplaneeringu mõistes võib maa-alale anda mingi muu kõrvalsihtotstarbe kuni 30% ulatuses, mida ei loeta üldplaneeringu muutmiseks.** Alade piire võib vajadusel (nt kinnisomandi piiride järgi) hiljem täpsustada detailplaneeringu kohustusega alal/juhul läbi detailplaneeringu, või detailplaneeringu kohustuse puudumisel läbi maakorralduslike tegevuste. Lähtudes avalikest huvidest võib omavalitsus kõrvalkasutusotstarbe siduda mingi konkreetse asukohaga.

Maa-ala määratud maakasutuse juhtotstarbega ei pea ala terviklikult ega automaatselt kohe (planeeringu kehtestamisega) kasutusele võtma. Antud ala on võimalik tulevikus, sellekohase vajaduse ja soovi tekkimisel, kasutada kavandatud otstarbel. Maaomanik võib kasutada maa-ala praegusel sihtotstarbel seni kuni ta seda soovib. Arendustegevusel on kohustuslik arvesse võtta üldplaneeringuga kavandatud juhtotstarbeid.

Detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel/juhtudel määratakse projekteerimis- ja ehitustingimused detailplaneeringuga. Detailplaneeringu kohustuse puudumisel lähtutakse üldplaneeringust ja valla poolt väljastatud projekteerimistingimustest.

Valla ruumilisele arengule seab kitsendusi mäetööstus. Maakasutusele seavad kitsendusi nii aher- ja puisteainete ladustamine (sh *terrikoonikud*), pealmaakaevandamine (karjäärid) ja altmaakaevandamine (**kaevandus**). **Karjäär**ide puhul langevad mäetööstusalad üldjuhul välja hilisemast elamuehitusest ja alad rekultiveeritakse (nt puhkealadeks).

Altkae vandatud alad muutuvad oluliseks peale kaevandamise lõpetamist ning kaevanduse sulgemist. Kaevanduse sulgemise tulemusena ilmnevad muutused veerežiimis nii maapõues kui veekogude valgadel. Kümneid aastaid jääb kestma maapinna stiihiline vajumine (kvaasistabiilsus), muutuvad taimekooslused, kõlvikute väärtus, jmt.

Altkaevandatud aladel võib probleemideta kavandada kuni 2 korruselisi ja ka kõrgemaid hooneid, kui on täidetud vastavad tingimused (vaiad rammitakse läbi altkaevandatud ala või rajatakse hoone alla betoonplaat, või geokangast padi)².

Mäetööstusaladel on problemaatiline tagada normidele vastav joogivesi ning kanalisatsiooni võimalused. Altkaevandatud piirkonna elanikele tuleb rajada ühisveevärk ning tihe- ja kompaktselt asustatud aladel täiendavalt ühiskanalisatsioon.

Maapinna vajumist ja vajuvaid alasid tuleb hinnata hilisemate etappide (detailplaneering või projekteerimine) raames.

2.1.1. Elamumaad

Elamumaa on elamute ja neid teenindavate infrastruktuuride (nt teede-tänavate, tehnovõrkude ja -rajatiste ning teenindusasutuste) ehitamiseks ette nähtud ala. Elamualade kavandamisel on arvesse võetud olemasolevate elamupiirkondade laienemise võimalustega, teenindusasutuste paiknemise ja kättesaadavusega ning olemasoleva tehnilise infrastruktuuriga. Elamumaa all mõeldakse käesolevas üldplaneeringus eelkõige pereelamu, ridaelamu, korterelamu, hooajalise elamu aga ka garaažide maad. Elamumaa juhtfunktsioonideks on pere- või korterelamu maa. Elamumaal on lubatud maa-ala teenindavad kõrvalsihtotstarbed **kuni 30% ulatuses**.

Elamualade kavandamisel hajaasustusse on arvestatud, et tulevikus suureneb ühepereelamute osakaal. Tihe- ja kompaktselt asustatud aladel asuval elamualadel on tähtis väiksema ja suurema korruselisusega elamute kokkusobitamine; ei ole soovitatavad eriti järsud mahulised üleminekud (nt kahelt korruselt viiele ja enam). Mida suurem mahulised on hooned, seda suurem peab olema ehituskruunt. Käesoleva üldplaneeringuga määratakse hoonete ehitamisõigust tagava krundi miinimumsuurused, mis on kajastatud tabelis 1.

Tabel 1. Hoone(te) ehitamisõigust tagav krundi miinimumsuurus elamualal

Krundi minimaalne ³ suurus (m ²)	pereelamu maa krundid	korterelamu maa krundid	Elamualasid teenindavad äri- ja ühiskondliku maa sihtpotstarbega krundid
Jõhvi linn	600/ 2000*	2500	2000
Edise, Pauliku, Kotinuka, Kahula, Kose, Jõhvi, Sompa külad, Tammiku alevik	2000	2500	2000
Kotinuka külas aiandusühistute aladel	1000	ei ole lubatud	2000
Puru küla, Pajualuse küla	1200	ei ole lubatud	2000

* 600 m² – ühepereelamu /2000 m² – mitmepereelamu

² Arvi Toomik

³ Krundisuurusi ei arvestata teede-tänavate, tehnovõrkude ja -rajatiste ning sotsiaalmaa (nt üldkasutatav maa) puhul. Nendel juhtudel võib moodustada krundi miinimaalsuurusega 40 m².

Uuselamute rajamisel tuleb arvestada nende sobivust ümbruskonda ja haakumist olemasoleva asustusega. Detailplaneeringuga on soovitatav planeeritavale alale või linnakvartalile anda sarnane ilme kogu planeeringuala ulatuses.

Soovitatav ei ole kavandada kaasomandit maa-alade kruntimisel kuni 2-kordsetele elamutele, erandiks on garaažid.

Üldplaneeringuga on kavandatud perspektiivsete elamurajoonide arendamine ja tehnilise infrastruktuuri kavandamine arenevale elamuehitusele. Aktiivsemad piirkonnad on Jõhvi linn ning linna ja Tammiku aleviku lähiümbrus. Perspektiivsed alad jäävad Edise ja Pauliku küladesse. Ehituslikult olulistel või suurematel väljakujunemata struktuuriga aladel võib vallavalitsus nõuda planeerimisalase arhitektuurikonkursi korraldamist.

Täielikult või osaliselt metsastatud alal on **kohustus säilitada kõrghaljastus: kuni 2500 m² suurusel elamukrundil vähemalt 20% ja üle 2500 m² suurusel elamukrundil vähemalt 30 % planeeritud krundi pindalast.** Tervikliku elamupiirkonna rajamisel võib kõrghaljastusega alad koondada ühtseks haljasalaks, mille osakaal ei või langeda alla **25% elamupiirkonna kogupindalast.** Kõrghaljastuse protsent on täiskasvanud puude võra projektsiooni osakaal kogu krundi pindalast. Lubatud on täiendavalt puude ja põõsaste juurdeistutamine.

Elamumaadel on Jõhvi Vallavalitsusel õigus nõuda planeerimisalase arhitektuurikonkursi korraldamist kõigile viie ja enama korrusega hoonetele ja/või suurema kui 800 m² ehitisealuse pindalaga⁴ hoone kavandamisel.

Elamualade täpsemad ehitustingimused on toodud ptk 2.3.

2.1.1.1 Pereelamu maa

Pereelamu maal on lubatud **kuni 2-kordsed elamud, milleks on:** ühepereelamu, mitmepereelamu (paarismaja⁵, ridaelamu⁶, mitme korteriga kaasomandis oleval kinnistul paiknev elamu) ning garaažid.

Elamualadel ei ole eraldi välja toodud hooajalise otstarbega hoonestust (suvilad), kuna vald ei garanteeri hooajalise hoonestusele aastaringseid sotsiaalseid teenuseid (sh teede talihooldust). Olemasolevate korterelamumaade säilitamine pereelamumaal ei ole üldplaneeringu muutmine.

Pereelamu maa juhtfunktsiooniga maa-alale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- elamumaa – juhtotstarve;
- ärimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- tootmismaa – kõrvalsihtotstarbena lubatud vaid tehnorajatise ehitamiseks vajalikus mahus;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- sotsiaalmaa (ühiskondlike ehitiste maa, üldkasutatav maa) – kõrvalsihtotstarbena;
- maatulundusmaa - kõrvalsihtotstarbena (v.a Jõhvi linn);
- kaitsealune maa - kõrvalsihtotstarbena.

4 Hoone ehitisealune pind on hoone horisontaalprojektsiooni pind, mille hulka arvatakse ka hoone väljaulatuvad osad ning sammastel olev hoone osa. Hoone ehitisealune pind määratakse 1 m² täpsusega.

5 Paarismaja on kahe krundi piirile ehitatud kuni 2-kordne mitmepereelamu.

6 Ridaelamu on kolme või enama kinnisel hoonestusviisil üksteise külge ehitatud kuni 2-kordne mitmepereelamu.

Pereelamu maad on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega E.

2.1.1.2 Korterelamu maa

Korterelamu maal on lubatud käesolevas üldplaneeringus **kolme ja enama korrusega elamuid** (valdavalt kortermajad), kus mõnel korrusel võib esineda ka äri- või ühiskondliku funktsiooni. Kolme ja enama korrusega elamute kavandamisel peab krundile mahtuma hoonet teenindav parkimine⁷ ja vastavalt detailplaneeringule või projekteerimistingimustele mänguväljak. **Korrustena loetakse kõik maapealsed korrused**, s.h katusealused korrused ja soklikorrused ning hoonealune maapealne parkimine. Olemasolevate pereelamumaade säilitamine korterelamumaal ei ole üldplaneeringu muutmine.

Korterelamu maa juhtfunktsiooniga maa-alale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- elamumaa – juhtotstarve;
- ärimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- tootmismaa – kõrvalsihtotstarbena lubatud vaid tehnorajatise ehitamiseks vajalikus mahus;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- sotsiaalmaa (ühiskondlike ehitiste maa, üldkasutatav maa) – kõrvalsihtotstarbena;
- kaitsealune maa - kõrvalsihtotstarbena.

Korterelamu maad on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega EK.

2.1.2. Kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maad

Käesolevas üldplaneeringus mõistetakse kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maa all eelkõige kaubandus-, toitlustus- ja teenindushoone maad, majutushoone maad ning kontori - ja büroohoone maad. Siia alla kuuluvad ka neid teenindavate infrastruktuuride ehitamiseks ette nähtud alad.

Kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maal on lubatud maa-ala teenindavad kõrvalsihtotstarbed **kuni 30% ulatuses**.

Kaubandus-, teenindus- ja büroohoone juhtfunktsiooniga maa-alale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- ärimaa – juhtotstarbena;
- tootmismaa – kõrvalsihtotstarbena;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- sotsiaalmaa (ühiskondlike ehitiste maa, üldkasutatav maa) – kõrvalsihtotstarbena;
- elamumaa - kõrvalsihtotstarbena;
- kaitsealune maa - kõrvalsihtotstarbena.

Krundi miinimumsuurus, mis tagab hoonete ehitusõiguse, on üldjuhul 2000 m². Erandina on lubatud Narva mnt, Raudtee tänava ja Narva mnt - Linda tn ristmiku vahelisel alal ning koostatava Jõhvi linna endise Põlevkivi Raudtee AS haruraudtee trassi alates Rakvere tänavast kuni Eesti

⁷ Parkimiskohtade arv määratakse detailplaneeringu lähteseisukohtades või projekteerimistingimustes.

Raudtee AS kinnistuni ja selle lähiala detailplaneeringu maa-alal krundi miinimumsuuruseks **600 m²**. Miinimumsuuruse lubamise eelduseks on, et kavandatav tegevus mahub ma ruumiliste vajadustega (s.h vajalik parkimine ja haljastus) krundile ära. Krundi suurus ei arvestata teedetanavate, tehnovõrkude ja -rajatiste ning üldkasutatavate haljasalade puhul.

Kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maadel peab planeeritud krundi pindalast **vähemalt 20% moodustama haljasala**.

Kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maa-alal on Jõhvi Vallavalitsusel õigus nõuda planeerimisalase arhitektuurikonkursi korraldamist kolme ja enama korrusega hoonetele.

Kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maa-alad on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega BT.

2.1.3. Tootmismaa

Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030 (2007) seab eesmärkideks tervist säästva ja toetava elukeskkonna. Õhusaastet, müra, kiirgus- ja vibratsioonitaset ning ohtu suurendavad ehitised tuleb planeerida väljapoole kompaktse asustusega piirkondi ning vähendada olemasolevate ehitiste mõju.

Käesolevas üldplaneeringus on määratud tootmisalad, mis hõlmavad endas ka tootmiseks vajalikke alasid (nt ladustamisplatsid, laohooned, logistikakeskused). Käesolevas üldplaneeringus on mõeldud tootmismaa all eelkõige tootmishoonete ja laohoonete maad, põllumajanduslike tootmishoonete ja rajatiste maad, aga ka jäätmekäitluse ja tehnoehitise maad. Tootmismaa alaliigina on eraldi välja toodud mäetööstusmaa.

Tootmismaal on lubatud maa-ala teenindavad kõrvalsihtotstarbed **kuni 30% ulatuses**.

Tootmismaa juhtfunktsiooniga maa-alale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- tootmismaa – juhtotstarbena;
- jäätmeoidla maa – lubatud nii juht- kui ka kõrvalsihtotstarbena;
- ärimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- sotsiaalmaa (üldkasutatav maa) – kõrvalsihtotstarbena.

Tootmisalade planeerimisel on kaalutud ka olemasolevate tööstusettevõtete laiendamise võimalusi. Uute ettevõtete rajamiseks on hinnatud sobivust (loodus)keskkonnaga ja võimalikult väikese saasteefekti tekkimisega ümbritsevatele aladele. Soovitav on olemasolevad tootmishooned kasutusele võtta enne uute, varem tootmisest puutumatu, alade hoonestamist. Tootmisaladele ehitiste ehitamisel tuleb arvesse võtta üldplaneeringus toodud kitsendusi.

Tootmisalade kavandamisel on Jõhvi linnas eelistatud väiksemat saastet põhjustavaid tootmisliike. Keslinna piirkonnast⁸ on pikemaajaline eesmärk tootmine välja viia. Selleks on linna loodeossa erinevate detailplaneeringutega planeeritud tööstuspark. Üldplaneeringuga on kavandatud tööstuspargi alasid laiendada.

Vahetult elamualade kõrvale on lubatud üksnes keskkonnasõbralik tootmine ning tehnorajatiste teenindamiseks vajalik tootmismaa.

⁸ Käesoleva üldplaneeringu mõistes moodustab keslinna piirkonna ala mida piiravad Jaama tn, Kooli tn, Raudtee tn, Lille tn, Narva mnt, Oru tn, Vaarika tn, Koidu tn, Nooruse tn ja Jaama tn.

Tootmishoonete rajamisel, laiendamisel ning taaskasutusele võtmisel peab arvestama, et laiendatav/rajatav ettevõtte mahuks tootmisalasse ära koos temaga kaasneva mõjuvõõndiga. Tootmisettevõttega kaasnev reostus (s.h valgus, müra, lõhn, jmt) ei tohi levida väljapoole tootmisettevõttele kuuluvat maa-ala.

Tootmisobjektile tuleb koostada keskkonnamõjude hindamine enne ehitusloa väljastamist, s.h tuleb arvestada kumulatiivseid mõjusid kui objekti kavandatakse suuremale tootmisalale.

Tootmismaa ei ole takistuseks kaevandamislubade taotlemisel ja väljaandmisel õigusaktides sätestatud korras ja tingimustel. Maavara ammendamiseni on maardlaga kattuvale alale võimalik rajada üksnes ajutise iseloomuga hooneid ja rajatisi.

Tootmismaadel on kohustus vähemalt 25% planeeritud tootmisalast haljastada (eelkõige puhvervõõndi rajamiseks ala piirile, leevendamaks tootmisega kaasnevaid mõjusid).

Tootmisaladena käsitletakse käesolevad planeeringus ka ka puhastusseadmete alust ning nende laienemiseks ja teenindamiseks vajalikku maad.

Põllumajanduslik tootmine on lubatud vaid Pajualuse külas.

Jõhvi valla jäätmemajandus on korraldatud Uikala tavajäätmete prügila baasil. Prügila asub Kohtla valla territooriumil Uikala külas, ning on rajatud ümbritsevate omavalitsustega koostöös. Prügila teenindab kogu Ida-Virumaad, k.a Narva ja Sillamäe linnasid. Orgaaniliste jäätmete kompostimisplats on kavandatud Uikala prügila juurde.

Tootmismaa on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega T.

2.1.3.1 Mäetööstusmaa

Mäetööstusmaa on maavarade kasutamiseks ja kaevandamiseks ette nähtud maa-ala ning hõlmavad käesolevas üldplaneeringus eelkõige karjääre ja kaevandusi ning turbatootmisalasid. Käesoleva üldplaneeringu mõistes tähendab karjäär avakaevandust/lahtist maapinnale avatud kaevandamise kohta ning kaevandus maa-aluse kaevandamise kohta, mille juurde võib kuuluda maapealne kaevandamiskompleks.

Üldplaneeringus on mäetööstusmaa kavandatud Kose külas. Mäetööstusega seotud alad muudavad keskkonnaseisundit üldjoontes halvemaks ja võivad kahandada asulate ja maa majanduslikku väärtust. Mäetööstusmaal on lubatud maa-ala teenindavad kõrvalsihtotstarbed **kuni 30% ulatuses.**

Mäetööstusmaa juhtfunktsiooniga maa-alale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- mäetööstusmaa - juhtotstarbena;
- turbatootmismaa - juhtotstarbena;
- tootmismaa – kõrvalsihtotstarbena;
- jäätmehoidla maa – kõrvalsihtotstarbena;
- ärimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena.

Kaevandamisega kaasneb kaevisse ja aheraine ladestusvajadus ning võimalus materjali kasutada. Kaevisse ladestamiseks on juba kasutusele võetud mitmeid kohti, kuid kindlasti ei ole need mäetööstusalade potentsiaali arvestades piisavad. Kaevandamisega tuleb komplekselt

lahendada ka kaevise ladustamine. Vallal on õigus nõuda detailplaneeringu koostamist kaevise ja aheraine ladestusalade määratlemisel.

Peale Tammiku mäeeraldise sulgemist on karjääri maa-alale sobilik kavandada puhke/rekreatsiooniala koos järve(de)ga võimalusega kasutada kaevandusvete regulaatorina.

Maapõue seisundit ja kasutamist mõjutava tegevuse korraldamisel tuleb tagada keskkonnaregistris arvele võetud maavaravaru kaevandamisväärsena säilimine ning juurdepääs sellele. Alade, mis kattuvad maardlatega, kuid mida ei ole maavara väljamise (mäetööstusmaa) eesmärgil seni kasutusse võetud ning mida ei ole käesolevas üldplaneeringus käsitletud kaevandamiseks perspektiivsetena, määratlemine mäetööstusmaana on võimalik pärast maavara kaevandamise loa taotlemist ja selle saamist õigusaktidega sätestatud korras ja tingimustel.

Mäetööstusmaa on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega TM.

2.1.4. Ühiskondlike hoonete maa

Käesolevas üldplaneeringus mõistetakse ühiskondlike ehitiste maa all eelkõige valitsus- ja ametiasutuste maad, teadus-, haridus- ja lasteasutuse maad, spordihoone- ja kompleksi maad, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandeametuse maad, kultuuri- ja kogunemisasutuse maad ning sakraal- ja tavandihoone maad. Ühiskondlike ehitiste maal on lubatud maa-ala teenindavad kõrvalsihtotstarbed **kuni 30% ulatuses.**

Üldkasutatava hoone maa-alale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- sotsiaalmaa (ühiskondlike ehitiste maa) – juhtotstarbena;
- sotsiaalmaa (üldkasutatav maa) – lubatud nii juht- kui ka kõrvalsihtotstarbena;
- elamumaa – juhtotstarbena sotsiaalelamu korral, kõrvalsihtotstarbena;
- ärimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- tootmismaa – kõrvalsihtotstarbena lubatud vaid tehnorajatise ehitamiseks vajalikus mahus;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- riigikaitsemaa – kõrvalsihtotstarbena;
- kaitsealune maa - kõrvalsihtotstarbena.

Spordikomplekside tarbeks kavandatakse:

- ala Jõhvi linnas - spordikooli ala; staadioni ala
- ala Tammiku alevikus – spordihoone/kompleks;

Ühiskondlike ehitiste maa-alal on kohustus hoonete ümber tagada haljasalad ning säilitada olemasolevad pargid.

Hariduslinnaku väljaarendamiseks on ette nähtud ühiskondlike hoonete maa Hariduse tänava ja Puru tee pikenduse piirkonnas olemasoleva Jõhvi Gümnaasiumi ja Jõhvi Kunstikooli lähiümbruses

Ühiskondlike ehitiste maad on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega A.

2.1.5. Segahoonestusalad

Arvestades olukorda, kus ala on kasutusel võrdselt mitmel otstarbel, mis on üksteisega tihedalt

seotud, või ala on sobilik analoogseteks kasutusteks ei ole üldplaneeringus otstarbekas määrata sihtotstarvete ranget suhet. Selline vajadus tekib mitmekülgset arenevates piirkondades, kus ei pea välja kujunema domineerivat maakasutamise otstarvet.

Segahoonestuse maa-alale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- ärimaa – lubatud nii juht- kui ka kõrvalsihtotstarbena;
- tootmismaa⁹ - lubatud nii juht- kui ka kõrvalsihtotstarbena;
- sotsiaalmaa (ühiskondlike ehitiste maa) – lubatud kõrvalsihtotstarbena;
- sotsiaalmaa (üldkasutatav maa)¹⁰ – lubatud kõrvalsihtotstarbena;
- transpordimaa – lubatud nii juht- kui ka kõrvalsihtotstarbena;
- elumumaa – lubatud kõrvalsihtotstarbena, lubatud vaid olemasolevate elamualade puhul;
- kaitsealune maa - lubatud kõrvalsihtotstarbena.

Krundi miinimumsuurus, mis tagab hoonete ehitusõiguse, on üldjuhul 2000 m². Miinimumsuuruse lubamise eelduseks on, et kavandatav tegevus mahub oma ruumiliste vajadustega (sh vajalik parkimine) krundile ära. Krundi suurusi ei arvestata teede-tänavate, tehnovõrkude ja -rajatiste ning sotsiaalmaa (nt üldkasutatav maa) puhul.

Segahoonestusalal peab planeeritud krundi pindalast **vähemalt 20% moodustama haljasala.**

Segahoonestusalal on Jõhvi Vallavalitsusel õigus nõuda planeerimisalase arhitektuurikonkursi korraldamist kõigile kolme ja enama korrusega hoonetele. Kui kavandatakse *suuremaid* ühiskondlikke ehitisi (nt spordihoone, kool, jmt) ning suuremaid kui 1000 m² ehitisealuse pindalaga hooneid võib parima lahenduse saamiseks Vallavalitsus nõuda planeeringu- või arhitektuuri-võistluse korraldamist. Konkurs on kohustusliku maketi või 3D visualisatsiooni nõudega.

Kavandatud segahoonestusalad on kantud üldplaneeringu kaardile tähisega S.

2.1.6. Puhke-, virgestus- ja haljasalamaa

Ida-Virumaa turismi edendamiseks on seatud eesmärgid maakonna arengukavaga aastani 2013¹¹. Vastavalt maakonna turismi arengukavale langeb Jõhvi vallale peamiselt äri- ja kultuuriturismi raskus. Valla tasandil on kavandatud ka loodusturismi osakaalu tõstmist, millele lisavad võimalusi matkarajad ja kergliiklusteed.

Puhke-, virgestus- ja haljasalamaa all käsitletakse käesolevas üldplaneeringus puhkerajatiste maad, spordirajatiste maad, turismi- ja väljasõidukoha maad, kogunemis-, kultuuri- ja sakraalrajatise maad, supelranna maad, haljasala ja parkmetsa maad ning veekogude maad. Haljasala ja parkmetsa maad ei ole eraldi tähistatud, kuna need alad kattuvad puhke- ja virgestusaladega. Siia alla kuuluvad nt spordi- ja mänguväljakud, kogunemiskohad, teemapargid, motorajad, supelrannad, looduslikud veekogud, haljasalad, pargid jne ning neid teenindavad ehitised. Puhke-, virgestus- ja haljasalamaal on lubatud maa-ala teenindavad kõrvalsihtotstarbed **kuni 30% ulatuses.**

Puhke-, virgestus- ja haljasalamaale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

⁹ Tootmismaal on lubatud vaid keskkonnasõbralik tootmine.

¹⁰ Erandina peab olema üldkasutatava maa osakaal vähemalt 20% alast.

¹¹ Ida-Virumaa turismi arengukava aastateks 2007-2013. 2006. Norman Konsultatsioonid OÜ. Ida-Viru Maavalitsus. Jõhvi

- sotsiaalmaa (üldkasutatav maa) – juhtotstarbena;
- sotsiaalmaa (ühiskondlike ehitiste maa) - kõrvalsihtotstarbena;
- ärimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- tootmismaa – kõrvalsihtotstarbena lubatud vaid tehnorajatise ehitamiseks vajalikus mahus;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- maatulundusmaa - kõrvalsihtotstarbena;
- kaitsealune maa - kõrvalsihtotstarbena.

Jõhvi valla olulisim puhkeala on Jõhvi linnapark (alale on kehtestatud *Jõhvi linnapargi ja selle lähiala detailplaneering*).

Ida-Virumaal on eripäraks tehnomaastiku kasutamine erinevate puhkekomplekside rajamisel. Eriti oluliseks teemaks on **kaevanduste ja karjääride** rekultiveerimine ja uute maastike loomine, ning sellega kaasnevad keskkonnaaspektid ja looduslikud protsessid. Peamised konfliktid kaasnevad maapinna püsivuse, veemajanduse ja soostumisprotsesside tõttu.

Jõhvi valla puhkemajandusele on ka oluline riigimetsade areng. Riigimetsa pindala vallas on ca 5000 ha. Vallas tegutseb Riigimetsa Majandamise Keskuse Ida-Virumaa metskond. Kuigi riigimetsa aladel paiknevad valdavalt kaevandused ja kaevandusi toetav infrastruktuur, tuleks leida võimalusi riigimetsa puhkealade rajamiseks.

Vabaõhuürituste ja rahvakogunemiste tarbeks kavandatakse:

- Jõhvi linnas, Jõhvi kontserdimaja ümbrus;
- Edise külas, Edise kabelimetsa park;
- Kahula küla kiigeplats;
- Kose külas, ala nn *Kose-asumis* (kompaktselt asustatud alal);
- Tammiku aleviku laadaplats.

Sportiväljakute, mänguplatside ja -väljakute tarbeks kavandatakse:

- ala Jõhvi külas – sportiväljak;
- alad Jõhvi linnas – jalgpallistaadioni ala, mänguväljakud ja -platsid;
- ala Kose külas – sportiväljak;
- Kotinuka prügila ja selle lähiala - perspektiivne sportliku ajaviitmise koht.

Perspektiivseteks puhkealadeks kavandatakse:

- Jõhvi kiriku ümbrus;
- Pühajõe kaldaala;
- Tammiku alevikus aherainepuistangute ala.

Ehitiste alune pindala määratakse puhke-, virgestus- ja haljasalamaal detailplaneeringuga. Jõhvi linnapargis on ehitustegevus keelatud va linnapargi sihipärase kasutamise seonduvate ehitiste rajamine (laululava, lõkke- või peoplats vms) või tehniliste kommunikatsioonide rajamine.

Kavandatud puhke-, virgestus- ja haljasalamaad on kantud üldplaneeringu kaardile tähisega

P.

2.1.6.1 Veekogude maa

Jõhvi valla territooriumil asuvad veekogud ning ranna ja kalda piirangu- ja ehituskeeluvööndid on kajastatud tabelis 2.

Tabel 2. Jõhvi valla veekogud¹²

Veekogu nimetus	Registrikood	Pindala (ha)/ Valgala pindala (km ²)	Veekogu ranna või kalda piiranguvöönd	Veekogu ranna või kalda ehituskeeluvöönd
Isanda järv	VEE2014800	4,9 ha	50 m	25 m
Kohtla jõgi	VEE1070700	186,5 km ²	100 m	50 m
Pühajõgi	VEE1067000	219,7 km ²	100 m	50 m
Rausvere jõgi	VEE1067300	70,9 km ²	100 m	50 m
Vasavere jõgi	VEE1067700	51,6 km ²	100 m	50 m
Mägara oja	VEE1067800	36 km ²	100 m	50 m
Kose oja	VEE1067400	26,2 km ²	100 m	50 m
Sanniku oja	VEE1067600	14,7 km ²	50 m	25 m
allikas (nimi teadmata)	VEE4308300	0,8 ha	50 m	25 m
Jõhvi kraav	VEE1067500	18,7 km ²	50 m	25 m
Kohtla-Järve kraav (Jordi kraav)	VEE1067100	7,4 km ²	50 m	25 m
Tammiku kraav	VEE1067200	2,1 km ²	50 m	25 m

Jõhvi kraav, Kohtla-Järve kraav ja Tammiku kraav ei ole avalikud ega avalikult kasutatavad.

Avalikult kasutatavatel veekogudel on kallastel kallasrada laius 4 m, mida mööda võib vabalt ja takistamatult liikuda. Kallasraja laiust arvestatakse kaldanõlva ülemisest servast, lugedes kallasrajaks ka vee piirjoone ja kaldanõlva ülemise serva vahelist maariba.

Veekogu kalda kasutamistingimused on järgmised:

- ehituse planeerimisel veekogude kallastele arvestada kalda veekaitse-, piirangu- ja ehituskeelu vöönditega;
- uute hoonete rajamisel veekogude kalda-aladele tagada pääs veekogu kallasrajale.

Käesoleva üldplaneeringuga ranna ja kalda ehituskeeluvööndite suurendamist ei kavandata. Üldplaneeringuga tehakse ettepanek vähendada ranna ja kalda ehituskeeluvööndit, mis on kajastatud peatükis 3.3.

¹² Keskkonnaregister, kättesaadav: <http://register.keskkonnainfo.ee/>

2.1.7. Kalmistu maa

Kalmistu maa on kavandatud olemasolevatele kalmistute aladele arvestades kalmistute võimalikku laiendamist ja uue kalmistu maa-alale. Kalmistu maa alla kuulub ka lemmikloomade kalmistu maa.

Jõhvi vallas asub kaks kalmistut - Jõhvi kalmistu ja Saksa kalmistu. Lemmikloomade kalmistu Jõhvi vallas puudub. Üldplaneeringuga kavandatakse uue kalmistu rajamiseks maa-ala Kotinuka külas. Samal maa-alal tuleb lahendada ka lemmikloomade matmispaigad.

Kalmistute ümber valla territooriumil on kavandatud **50 m** laiune keskkonnahäiringuvöönd. Sellesse vööndisse on üldjuhul keelatud rajada hooneid, v.a kalmistut teenindavad hooned.

Kalmistu maa on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega K.

2.1.8. Liiklusmaa

Liiklusmaa all on käesolevas üldplaneeringus mõeldud raudteemaad, lennuväljamaad, liiklust korraldava ja teenindava ehitise maad (sh parkimishooned, reisijate vedamisega seotud hooned jmt) ning ka teede ja tänavate maad. Teed ja tänavad on kajastatud ka tehnilise infrastruktuuri objektidena.

Üldplaneeringuga on määratud avalikult kasutatavate teede ja tänavate asukohad. Kõigi avalikult kasutatavate eraldi katastriüksustena moodustatud teede aluse maa sihtotstarbeks on määratud transpordimaa. Kinnistu jagamisel ja/või detailplaneeringu koostamisel tuleb olemasolevale ja/või kavandatavale avalikult kasutatavale teele moodustada transpordimaa sihtotstarbega maaüksus, kui omavalitsus ei otsusta teisiti. Iseseisva avalikult kasutatava tee katastriüksuste moodustamine on vajalik tagamaks pidevat jätkuvat juurdepääsu olemasolevatelt teedelt ja vältimaks vaidlusi juurdepääsu määramise osas.

Liiklusmaale on lubatud määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- transpordimaa – juhtotstarbena;
- ärimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- tootmismaa – kõrvalsihtotstarbena lubatud vaid tehnorajatise ehitamiseks vajalikus mahus.

Jõhvi vallas on kavandatud liiklusmaana:

- raudteetranspordile vajalik valda läbiv lääne-ida suunaline ala;
- Tammiku aleviku lähistel asuv lennuvälja maa-ala;
- parkimismajad ja avalikud parklad;
- avalikult kasutatavate teede ja tänavate maa-ala.

Liiklusmaal on soovitatav võtta kasutusele ehituslikud meetmed tagamaks raudtee- ja õhustranspordi ohutus ning liiklusalalt lähtuvate mõjude leevendamine (nt müratõkked).

Lennuvälja liiklusalale lisaks on kantud kaardile lennuvälja lähiümbrus koos tõusu ja maandumiskoridoriga, kus kehtivad kõrguslikud kitsendused ehitustegevusele¹³.

Liiklusmaa on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega L.

¹³ Detailplaneering, projekterimistingimused ja ehitusprojekt tuleb lennuvälja lähiümbruses kooskõlastada Lennuametiga.

2.1.9. Maatulundusmaa

Maatulundusmaa all mõeldakse käesolevas üldplaneeringus eelkõige põllumajandus- ja metsamajandusmaad nagu nt põllumajanduslikud tootmishooned ja -rajatised; põllumajandusmaad, metsamaad. Väärtuslikud põllumaad on toodud välja eraldi alapeatükina.

Maatulundusmaale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- maatulundusmaa – juhtotstarbena.
- elamumaa – juhtotstarbena elamu ehitamiseks iseseisval katastriüksusel. Uue elamu ehitamisel kohale, kus enne pole hoonestust olnud, tuleb moodustada uus katastriüksus;
- tootmismaa – juhtotstarbena lubatud vaid põllumajandusliku tootmishoone ehitamiseks vajalikus mahus, kõrvalsihtotstarbena lubatud vaid tehnorajatisel ehitamiseks vajalikus mahus;
- ärimaa - kõrvalsihtotstarbena;
- jäätmeoidla maa - kõrvalsihtotstarbena;
- sotsiaalmaa (ühiskondlike ehitiste maa, üldkasutatav maa) - kõrvalsihtotstarbena;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena;
- mäetööstusmaa - kõrvalsihtotstarbena;
- riigikaitsemaa - kõrvalsihtotstarbena;
- veekogude maa - kõrvalsihtotstarbena.

Ehitamise aluseks nendel aladel on projekteerimistingimused või vajadusel detailplaneering. Vajaduse selgitab Jõhvi Vallavalitsus.

Jõhvi vallas on mullad kõrgema viljakusega (mullaviljakus on keskmiselt 49 hindepunkti) kui Ida-Virumaal tervikuna. Eesti riigi keskmine mullaviljakus on 42 hindepunkti. Põllumajandusmaade osatähtsus on valla territooriumil varem olnud suurem (ligi pool valla territooriumist on olnud kasutuses põllumajanduse tarbeks). Põllumajanduse osakaal on langenud kaevandamise laienedes. Põldude viljelusväärtus langeb tunduvalt kaevanduse puhul. Altmaakaevandamine rikub peamiselt põldude niiskusrežiimi (tekitab liigniiskust kuni soostumiseni, mullas olevate toitainete ringlus rikutakse), kohati esineb langatusalaid. Põllumajanduse allakäik on jätnud kasutusest välja mitmeid tootmishooneid.

Põllumajanduses peab järgima säästliku majandamise printsiipe. Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030 (2007) seab eesmärgiks mulla keskkonnasõbraliku kasutamise. Keskkonnasõbralik mulla kasutamine saavutatakse toitainete ja orgaanilise aine bilansi tasakaalus hoidmisega, taimekaitsevahendeid tuleb kasutada optimaalselt. Põllutöök ja metsamajandamiseks ei kasutata väga suuri töömasinad. Põldude suurused peavad olema optimaalsed, rakendada tuleb viljavaheldust ning vältida liigseid ülesõite. Tagada tuleb märgade heinamaade ja puisniitude kasutus.

Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030 (2007) seab metsa kasutamises eesmärgiks majanduslike, sotsiaalsete, ökoloogiliste ja kultuuriliste vajaduste tasakaalustatud rahuldamise pikas perspektiivis. Mets peab pakkuma nii majanduslikke hüvesid (puit, seemned- marjad jm metsatooted) kui sotsiaal- kultuurilisi hüvesid nagu rekreatsioon, matkamine, ajalooliselt kultuurilised paigad (hiimäed jne). Samas peavad olema säilitatud metsaökosüsteemide mitmekesisus, tasakaal ning taastumisvõime.

Metsamajanduse tähtsus on tõusmas, kuna kaevandamise kohti rekultiveeritakse üldjuhul metsaks.

Lisaks tulundusmetsadest saadavast tulust annab metsa rajamine võimaluse marjamajanduseks ja puhkuseks. Üldplaneeringuga on eesmärgiks metsade maksimaalne säilitamine.

Maatulundusmaa on kantud üldplaneeringu kaartidele tähisega M.

2.1.9.1 Väärtuslikud põllumaad

Väärtuslik põllumaa jaotatakse:

- 36...40 hindepunkti - väärtuslik põllumaa,
- 40 ja rohkem hindepunkte - kõrge väärtusega põllumaa.

Kõrge väärtusega põllumaad tuleks heakorrastada (kui need on põllumajanduslikust kasutusest väljalangenud) ning leida uusi kasutamisi. Jälgima peab, et seal jätkuks maaparandussüsteemide hooldamine. Võimalusel piirata kaevanduste tegevusi kõrge väärtusega põllumaade läheduses vältimaks kahjulike mõjusid, mis viiksid põldude potentsiaalse viljakuse langemiseni. Samuti tuleb võtta kasutusele abinõud viljaka põllumajandusmaa kui ressursi taastamiseks ja säilitamiseks (nt vältida ehitamist viljakale põllumaale). Väärtuslikel põllumaadel on sihtotstarbe muutmine üldplaneeringu muutmine.

Kõrge väärtusega põllumaad on tähistatud üldplaneeringut kaartidel.

2.1.10. Riigikaitse maa

Jõhvi vallas asuvad Viru Jalaväepataljoni alad. Riigikaitsealadena on kajastatud olemasolevad pataljoni väljaõppealad ja kavandatav lasketiir linna piiril, kaguosas. Riigikaitse maal on võimalik kaevamistöid teostada kokkuleppel maavaldajaga.

Riigikaitse maana käsitletakse käesolevas üldplaneeringus sõjaväeosa või kaitsejõudude asutuse maad, kaitseväe polügooni ja laskevälja maad, kinnipidamisasutuse maad, päästeteenistuse ja korrakaitse asutuse maad, tollipunkti maad, jms.

Riigikaitse maa juhtfunktsiooniga maa-alale võib määrata järgmisi katastri maakasutuse sihtotstarbeid:

- riigikaitse maa – juhtotstarbena;
- sotsiaalmaa (ühiskondlike ehitiste maa, üldkasutatav maa) - kõrvalsihtotstarbena;
- tootmismaa – kõrvalsihtotstarbena lubatud vaid tehnorajatise ehitamiseks vajalikus mahus;
- transpordimaa – kõrvalsihtotstarbena lubatud teenindavate teede ja parklate ehitamiseks vajalikus mahus.

Riigikaitse maad on kantud planeeringu kaartidele tähisega R.

2.1.11. Kaitstavad alad ja objektid

Käesolevas üldplaneeringus on reserveeritud kaitstavad alad riiklikul tasandil kaitstavatena (loodus- ja muinsuskaitse). Riiklikul tasandil kaitstaval alal asuvad teaduslikust seisukohast huvipakkuvad taime- ja loomaliigid või alad, mis on olulised oma geoloogilise ehituse või iseloomulike pinnavormide poolest. Nende alade hävimisel pole inimestel neid võimalik taastada ega uuesti luua.

2.1.11.1 Kaitstavad loodusobjektid

Kaitstavad loodusobjektid on kaitsealad, hoiualad, kaitsealused liigid, kivistised ja mineraalid, püsielupaigad, kaitstavad looduse üksikobjektid ja kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavad loodusobjektid (vt ka ptk 3.2).

Looduskaitseala on inimtegevusest puutumatuna hoitav või erinõuete kohaselt kasutava ala, kus säilitatakse, kaitstakse, taastatakse, uuritakse või tutvustatakse loodust. Kaitseala eritüübid on park, arboreetum ja puistu. Pargi kaitse eesmärk on ajalooliselt kujunenud planeeringu, dendroloogiliselt, kultuurilooliselt, ökoloogiliselt, esteetiliselt ja puhkemajanduslikult väärtusliku puistu ning pargi- ja aiakunsti hinnaliste kujunduselementide säilitamine koos edasise kasutamise ja arendamise suunamisega.

Jõhvi vallas asuvad kaitsealad (valitsejaks on Keskkonnaameti Viru region):

- **Jõhvi linna park ja allee:** piiranguvöönd,;
- **Jõhvi park:** kavandatud kaitstav ala. Üldplaneeringusse on kantud kaitseala piiriettepanek vastavalt EELISEle ja kehtestatud Jõhvi linnapargi ja selle lähiala detailplaneeringu põhilahendusele.
- **Tammiku hiitammed:** piiranguvöönd;
- **Tammiku puiestee:** piiranguvöönd, enamuse kaitsealast asub Kohtla-Järve Ahtme linnaosa territooriumil.
- **Kurtna maastikukaitseala:** maastikukaitseala kaitse-eeskiri on kinnitatud Vabariigi Valitsuse 19. mai 2005 määrusega nr 103¹⁴. Kaitseala kaitse-eesmärk on Kurtna järvederikka mõhnastiku maastikuilme, unikaalsete järveökosüsteemide ja koosluste, sealhulgas EÜ nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku taimestiku ja loomastiku kaitse kohta I lisas nimetatud elupaigatüüpide – liiva-alade vähetoiteliste järvede (3110), vähe- kuni kesktoiteliste mõõdukalt kareda veega järvede (3130) ning vähe- kuni kesktoiteliste kalgiveeliste järvede (3140) kaitse, säilitamine ning sellega seotud puhkeväärtuste kaitse ja tutvustamine. Kaitseala maa- ja veeala jaguneb vastavalt kaitsekorra eripärade ja majandustegevuse piiramise astmele kolmeks sihtkaitsevööndiks ja üheks piiranguvööndiks. Maastikukaitsealal tegutsemist reguleerib *looduskaitseadus*¹⁵ ja kaitseala kaitse-eeskiri. Kaitseala ulatub Illuka, Toila ja Jõhvi valdade territooriumitele;

Püsielupaik *looduskaitseaduse*¹⁶ tähenduses on väljaspool kaitseala asuv kaitsealuse looma sigimisala või muu perioodilise koondumise paik, kaitsealuse taime või seene looduslik kasvukoht, lõhe või jõesilmu kudemispaik.

Jõhvi vallas leidub kaitsealuste liikide elupaiku Kotinuka ja Kose külades.

Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse kuulub **Pühajõgi Mägara oja suudmest suubumiseni Soome lahte**¹⁷. Kaitstav lõik Pühajõdest asub Jõhvi vallast allavoolu.

Kaitstav looduse üksikobjekt on kaitse alla võetud teadusliku, ajaloolis-kultuurilise või esteetilise väärtusega elus või eluta looduse objekt nagu puu, juga, pank, astring, rändrahn, koobas, paljand,

14 RT I 2005, 30, 220

15 RT I, 30.12.2011, 13

16 RT I, 30.12.2011, 13

17 Keskkonnaministri 15. juuni 2004 määrus nr 73 *Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu*, (RTL 2004, 87, 1362)

karst, allikas või nende rühm. Jõhvi vallas on järgmised kaitstavad looduskaitsealused üksikobjektid (valitsejaks on Keskkonnaameti Viru regioon), kaitsevööndiga **50 m** (piiranguvöönd):

- **Revino vaher**, Edise külas;
- **Peri rändrahn**, Kahula külas;
- **Riia-Võhma tamm**, Puru külas.

Jõhvi valla territooriumil asub ka üheksa vääriselupaika¹⁸. VEP-d on Kotinuka, Kose, Linna ja Pargitaguse külade metsades. VEP-id on kantud üldplaneeringu kaardile. **Kaitstavad loodusobjektid on kantud üldplaneeringu kaardile vastavalt EELIS-ile¹⁹ seisuga 26. juuni 2012. (vt ka ptk 3.2).**

2.1.11.2 Kultuurimälestised

Kultuurimälestis on riigi kaitse all olev kinnis- või vallasasi või selle osa või asjade kogum või terviklik ehitiste rühm, millel on ajalooline, arheoloogiline, etnograafiline, linnaehituslik, arhitektuuriline, kunstiline, teaduslik, usundilooline või muu kultuuriväärtus, mille tõttu see on *muinsuskaitseaduses*²⁰ sätestatud korras tunnistatud mälestiseks. Mälestis on kinnis- või vallasmälestis vastavalt asjade kinnis- ja vallasasjadeks liigitamisele. Üldplaneeringus on kajastatud ainult muinsuskaitse kinnismälestised.

Kinnismälestise kaitseks kehtestatakse **50 m** laiune kaitsevöönd, mida arvestatakse mälestise väliskontuurist või piirist arvates, kui mälestiseks tunnistamise õigusaktis ei ole ette nähtud teisiti. Kaitsevööndis kehtivad kitsendused ja tehtavad leevendused märgitakse kaitsekohustuse teatisse. Kalmistul paiknevale kinnismälestisele kaitsevööndit ei kehtestata.

Muinsuskaitseameti loata on kinnismälestise kaitsevööndis keelatud: maaharimine, ehitiste püstitamine, teede, kraavide ja trasside rajamine ning muud mulla- ja ehitustööd; puude ja põõsaste istutamine, mahavõtmine ja juurimine.

Kultuurimälestised, nende seisukord ja kavandatavad tegevused on toodud LISAs 1. Kultuurimälestised on tähistatud ka planeeringu kaartidel (vt ka ptk 3.2).

2.2. Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad ja juhud

Käesolevas üldplaneeringus käsitletakse tiheasustatud alana Jõhvi linna (asula piirides).

Täiendavalt määratakse **kompaktse asustusega aladeks:**

- **ala Edise, Kotinuka, Pauliku, Puru ja Sompa külades** planeeringu kaardil näidatud ulatuses;
- **ala Kahula ja Pajualuse külades** planeeringu kaardil näidatud ulatuses;

18 Vääriselupaik (VEP) on *metsaseaduse* tähenduses kuni seitsme hektari suuruse pindalaga kaitset vajav ala väljaspool kaitstavat loodusobjekti, kus kitsalt kohastunud, ohustatud, ohualdiste või haruldaste liikide esinemise tõenäosus on suur. (RT I, 05.01.2011, 16)

19 Eesti Looduse Infosüsteem, kättesaadav: <http://loodus.keskkonnainfo.ee>

20 RT I, 21.03.2011, 8

- **nn Kose asum;**
- **Tammiku alevik** planeeringu kaardil näidatud ulatuses.

Tihe- ja kompaktselt asustatud alade piirid on kantud planeeringu kaardile. Tihe- ja kompaktselt asustatud aladel on detailplaneeringu koostamise kohustus vastavalt *planeerimisseadusele*²¹.

Teede (s.h raudtee) ja ristmike ehituseks (s.h rekonstrueerimiseks) on vallal õigus nõuda enne projekteerimist detailplaneeringut koos keskkonnamõtjude hindamisega.

Täiendavalt on seatud Jõhvi vallas detailplaneeringu koostamise kohustus tootmishoonetele ja nende teenindamiseks vajalikele ehitistele. Detailplaneeringus tuleb lahendada muuhulgas:

- juurdepääsuteed - nii planeeringu ala sees, kui ka ühendused planeeritava alani;
- anda hinnang keskkonna olukorra muutumisele seoses kavandatava tootmise eripäraga (Jõhvi Vallavalitsusel on õigus nõuda keskkonnamõtjude strateegilise hindamise koostamist detailplaneeringule ja vajadusel keskkonnamõtjude hindamist ehitusprojekti koosseisus).

Detailplaneeringu koostamine on kohustuslik lisaks prügilale või jäätmejaama rajamiseks koos selle teenindamiseks vajaliku maaga.

Jõhvi vald võib põhjendatud vajaduse korral nõuda maatulundusalal detailplaneeringu koostamist.

2.3. Maa- ja veealadele laienevad ehitustingimused

Käesoleva üldplaneeringuga seatakse maa- ja veealadele üldised ehitustingimused ja põhimõtted. Seatud kitsendusi ja põhimõtteid tuleb arvestada detailplaneeringu koostamise kohustuse ja/või juhu korral juba planeerimisetapis. Muudel juhtudel on seatud kitsendused ja põhimõtted projekteerimistingimuste koostamise ja ehitamise aluseks.

Üldplaneeringuga seatakse järgnevad **üldised ehitustingimused**:

- ehitist peab olema projekteeritud ja ehitatud hea ehitustava ja üldtunnustatud ehituslike põhimõtete järgi;
- ehitist peab olema teostuselt heatasemeline, kõrge arhitektuurse tasemega ning linna ja vallaruumi rikastav, ning sobima ümbritsevasse keskkonda ja arvestama väljakujunenud arhitektuurset olukorda;
- hooned ja rajatised tuleb projekteerida terviklikult koos hoonetevahelise ruumi, haljastuse, piirete, maastiku, teede jm ruumielementidega;
- parkimine tuleb lahendada omal krundil;
- detailplaneeringute ja ehitusprojektide koostamisel tuleb arvestada ümbritseva miljöö, väljakujunenud ruumistruktuuri ja maastikuliste võimalustega;
- uute elamute kavandamisel näha ette planeeritavale või projekteeritavale alale üldkasutatavate haljasalade moodustamine (kas eraldi krundina või kõigile avatud alana); haljasalad peavad olema piisava suurusega, et neid oleks praktiline hooldada ning nende ruumiline asetus peab võimaldama luua loogilist seost (nt jalgtee ühendust) teiste valla

21 RT I, 30.12.2011, 23

haljasaladega; vallavalitsus võib seada detailplaneeringu lähteseisukohtades või projekteerimistingimustes haljasalade suurusele ja asetsemisele omapoolseid kriteeriume.

Järgima peab täiendavaid põhimõtteid:

- hoone paigutatakse ja püstitatakse planeeringuga või projekteerimistingimustega ette nähtud hoonestusalale. Valla arhitekt võib määrata hoone põhimahule ehitusjoone kujundamiseks linna või valla ruumi;
- ehitise planeerida ja projekteerida nii, et oleks tagatud vaba juurdepääs selle ning teiste vahetus naabruses asuvate ehitiste remondiks, hoolduseks ja tulekahjude ning muude avariide ja õnnetuste likvideerimiseks;
- ehitise kõik väljaulatuvad osad peavad paiknema kinnisasja (krundi) piires, millel ehitise asub, välja arvatud juhul, kui kinnisasja kasuks on seatud piiriülest ehitamist lubav asjaõigus või kui naaberkinnisasja omanik peab piiriülest ehitamist vastavalt *asjaõigusseadusele*²² lubama;
- ehitise (v.a maa-aluse tehnoarajatise) minimaalne kaugus naaberkrundi piirist peab üldjuhul olema vähemalt pool hoone piiripoolse osa kõrgusest (kuid mitte vähem kui 4 m), kui naaberkruntide omanikud ei lepi kokku teisiti ja selle kokkuleppega on nõustunud Päästkeskus või kui detailplaneering ei näe ette teisiti;
- tänava ja muu avaliku maa-ala äärsed piirded peavad järgima piirkonnale iseloomulikku lahendust ja valdavat kõrgust. Kruntide vahelised piirded ehitatakse naabrite omavahelisel kokkuleppel. Juhul, kui omavahelist kokkulepet ei saavutata on piirde rajamise otstarbekuse otsustamisõigus vallavalitsuse arhitektil. Kolme ja enama korrusega elamute kruntide ala üldjuhul ei piirata (vt lisaks **ptk 2.3.6**). Jõhvi linnas on elamualadel üldjuhul keelatud üle 1,1 m kõrguste kiviaedade rajamine ning läbipaistmatute plankpiirete rajamine (välja arvatud raudteega külgnevate kruntide raudtee poolsesse külge); Miljööväärtslikele aladele piirete rajamisel peab järgima ajaloolist aiatüüpi, erandjuhul on lubatud kasutada piirdena hekki või ronitaimi.
- kõrghaljastus peab üldjuhul paiknema naaberkrundi lõunapoolsest piirist või piiriehitisest vähemalt täiskasvanud puu poole kõrguse kaugusel, kui naaberkruntide omanikud ei lepi kokku teisiti;
- mitmepereelamute abihoonete rajamine tuleb lahendada komplekselt kõikide korterite vajadusi arvestades;
- ehitise projekteerimisel ja ehitamisel tuleb kasutada nõuetele vastavaid ja vallakeskkonda sobivaid materjale, vältides imiteerivate materjalide kasutamist (nt katusekiviprofiili mustri profiilplekk, hoone välisvoodrilaua plastimitatsioon, jms);
- profileeritud pleki kasutamine elamute, ärihoonete ja sotsiaalobjektide seinte välisviimistluse põhimaterjalina on keelatud;
- hoone välisviimistlusena on palk või palgi imitatsioon lubatud vaid hajaasutatud piirkondades.

Arhitektuursed ja ehituslikud lisatingimused täpsustatakse üldjuhul projekti tellija, projekteerija ja

Jõhvi Vallavalitsuse koostöös. Vajadusel väljastab Vallavalitsus lisatingimuste täpsustamiseks kirjaliku seisukoha.

Aladel, kus hoonetevaheline ruum on kõigile vabalt kasutatav puhke-, meelelahutus- või muu üldkasutatava alana, on piirdeaedade püstitamine üldjuhul keelatud, kui detailplaneering või projekteerimistingimused ei näe ette teisiti.

Juhul kui rajatavatele hoonetele on vajalikud teed ja tehnovõrgud välja ehitamata (või projektiga lahendamata) või on sõlmimata asjaõigusleping(ud) juurdepääsutee, tehnovõrkude- ja rajatiste ehitamiseks/kasutamiseks on Vallavalitsusel õigus keelduda hoonetele kasutusloa (või ehitusloa) väljastamisest.

Maaüksuse pinna tõstmiseks naaberkrundile lähemal kui 3 m ja võrreldes naabermaaüksusega kõrgemale kui 0,5 m tuleb koostada vertikaalplaneerimise projekt, mis tuleb piirinaabrite vahel kooskõlastada enne Vallavalitsuselt kirjaliku nõusoleku küsimist.

Enne 1960. a. Ehitatud hoonete renoveerimisel/rekonstrueerimisel on Vallavalitsusel õigus nõuda hoone restaureerimist. Restaureerimise nõue kajastub hiljemalt projekteerimistingimustes.

Vana hoone restaureerimisel tuleb säilitada maja arhitektuur võimalikult autentsel kujul. Restaureerimisel on lubatud kasutada vaid algselt maja ehitamisel kasutatud ehitusmaterjale, vältida võimalusel tehismaterjalide nagu plastikaknad ja -vooder kasutamist. Akende vahetamisel säilitada algne ruudujaotus. Muinsuskaitsealustele hoonetele laienevad *muinsuskaitseadusest*²³ tulenevad kitsendused. Miljööväärtuslike alade kohta on toodud ehitustingimused ptk 2.3.3.

Üldise kitsendusena ehituses peab esile tõstma radooni ohtlikust. Jõhvi vallas esineb kõrge radoonisisaldusega pinnaseid. Hoonete projekteerimisel ja ehitamisel peab kasutama vajadusel ehituslikke võtteid radooniohu vältimiseks²⁴. Probleemi ennetamiseks on soovitatav, kas detailplaneeringu või projekteerimise raames, läbi viia radooniuring.

Ehitustingimuste seadmises on oma roll olemasolevatel ning kavandatud kaevandamise aladel. Täiendavad tingimused on toodud **ptk 2.3.5.**

Detailplaneeringu koostamisel peab järgima üldplaneeringus esitatud põhimõtteid ning vajadusel määrama konkreetsed ehitustingimused. Vajaduse määrab Jõhvi Vallavalitsus lähtuvalt kavandatava objekti ruumilisest mõjust ja avalikkuse huvist objekti vastu. Üldplaneeringus määratud tingimusi ja kitsendusi saab muuta järgnevate planeeringutega.

2.3.1. Ehitustingimused hajaasustatud alal

Hajaasustatud alal jääb põhiliseks ühepereelamute ehitus. Eelistatavalt tuleb võtta kasutusele vanad talukohad, et säilitada olemasolevat asustusstruktuuri. Uute hoonete rajamisel tuleb tagada traditsioonilise ja kaasaegse arhitektuuri kooskõla. Kui soovitakse ühele õuealale püstitada rohkem kui kolm hoonet, on kohustuslik esitada õueplaani, kus näidatakse olemasolevad ja kavandatavad hooned ning nende kasutus.

Ehitiste juurde rajatavad teed ja elektriliinid ei tohi muuta maastiku esteetilist väärtust halvemaks. Soovitatav on ehitamiseks mitte kasutada väärtuslikke põllu- ja metsamaid, vääriselupaikasid ning liigirikaste biotoopidega alasid.

Hajaasustuses on hoonete ehitamiseõigust tagava krundi miinimumsuuruseks üldjuhul 1 ha.

23 RT I, 21.03.2011, 8

24 EVS 840:2003 Radooniohutu hoone projekteerimine

2.3.2. Ehitustingimused tihe- ja kompaktset asustatud alal

Tihe- ja kompaktset asustatud aladele on koondunud valdav ehitushuvi koos erinevate kasutussoovidega.

Jõhvi linna ja Tammiku aleviku territooriumite kasutamine on välja kujunenud aastate jooksul. Edaspidine areng on suunatud pigem elamuehituse, äri- ja teenindussektori edendamisele. Tootmisaladel kavandatavad tegevused peavad muutuma keskkonda säästvamateks ning tootmisest tingitud mõjud keskkonnale väiksemaks.

Ehitustingimused tihe- ja kompaktset asustatud aladel lähtuvad: käesoleva üldplaneeringuga seatavatest tingimustest; detailplaneeringu koostamise kohustuse korral planeeringule väljastatavatest lähteseisukohtadest; kohustuse puudumisel²⁵ väljastatavatest projekteerimistingimustest.

Omanik on kohustatud taotlema vallavalitsuselt kirjaliku kooskõlastuse Jõhvi linna ja Tammiku aleviku piirides:

- ehitise välisviimistluse materjali(de) ja/või värvilahenduse muutmiseks;
- hoone akende, rõdude ja välisuste kujunduse muutmiseks;
- krundi tänavapoolse piirde muutmiseks või uue ehitamiseks; kruntide vahelised piirred rajatakse ja vajadusel muudetakse naabritevahelisel kokkuleppel, kui detailplaneering või projekteerimistingimused ei näe ette teisiti.

Hoone fassaadi paiknemisel tänava joonel võivad hoone väljaulatuvad osad (trepid, keldriakende valguskaevud, rõdud, karniisid) üldkasutatavale kõnniteele ulatuda selliselt, et oleks tagatud kõnnitee normaalne kasutamine.

Ehitamisel kruntidele, kuhu ei ole võimalik rajada ehitiste teenindamiseks vajalikul arvul parkimiskohti garanteerib arendaja vajalike parkimiskohtade väljaehitamise mujal linnas, maksimaalselt 500 m raadiuses rajatavast ehitisest, esitades ehitusloa taotlemisel koos ehitusprojektiga ka eraldiasuvate parkimiskohtade ehitusprojekti ning esitades kasutusloa taotlemisel valminud ehitise koos väljaehitatud eraldiasuvate parkimiskohtadega, või sõlmib vallavalitsus krundi arendajaga kokkuleppe parkimiskohtade ehituse finantseerimiseks mujal linnas arendaja poolt. Leping vajalike parkimiskohtade ehituse finantseerimiseks sõlmitakse vastavalt kas enne detailplaneeringu algatamist või enne ehitusloa väljastamist.

2.3.2.1 Jõhvi linn

Alljärgnevalt on keskendunud enam konkreetsete linnaehituslike kitsenduste seadmisele, et saavutada tasakaalustatud ja avaliku huvi teeniv linnaruum.

Jõhvi linnas on kujunemas peamiseks ehituslikuks suunaks kvaliteetse arhitektuuriga multifunktsionaalsed hooned. Eesmärgiks on luua erinevate kasutusvõimalustega linnaruum, kus avalike ja administratiivsete hoonete seas oleks tagatud äritegevuse võimalused ning elamispiinnad.

Kuni kahekordsete elamute jaoks on kavandatud linna piirile uusi alasid, kus on lihtne tagada tehnovõrkude ja -rajatistega varustamine. Olemasolevates elamute piirkondades tuleb pöörata pigem tähelepanu olemasoleva parendamisele, tihendamiseks on krundistruktuur juba küllalt tihe.

²⁵ Planeerimisseadus (RT I, 30.12.2011, 23) § 3 lg 2.

Üldplaneeringuga määratud **krundi maksimaalne täisehitusprotsent**²⁶ lähtub krundi suurusest ja otstarbest.

Elamumaa krundid (vt ka ptk 2.1.1.1 ja 2.1.1.2):

- suurusega kuni 600 m² – täisehitus kuni 30% (lubatud on ehitada üks hoone);
- suurusega 600 kuni 2000 m² – täisehitus kuni 25% (lubatud on ehitada kuni 2 hoonet, s.h üks elamu);
- suurusega 2000 kuni 4000 m² – täisehitus kuni 20% (lubatud on ehitada kuni 3 hoonet, s.h üks elamu);
- suurusega üle 4000 m² – täisehituse määrab detailplaneering või arhitektuurikonkurss (s.h määratakse lubatud hoonete arv).

Äri- ja sotsiaalmaa krundid (vt ka ptk 2.1.2):

- suurusega kuni 2000 m² – täisehitus kuni 60%;
- suurusega 2000 kuni 4000 m – täisehitus kuni 50%;
- suurusega üle 4000 m² – täisehituse määrab detailplaneering või arhitektuurikonkurss.

Tootmismaa krundid (vt ka ptk 2.1.3):

- suurusega kuni 2000 m² – täisehitus kuni 70%;
- suurusega 2000 kuni 4000 m² – täisehitus kuni 60%;
- suurusega üle 4000 m² – vastavalt detailplaneeringule.

Jõhvi Vallavalitsusel on õigus põhjendatud vajaduse korral suurendada üldplaneeringuga määratud täisehitusprotsenti (detailplaneeringu lähteseisukohtades). Täisehitusprotsendi suurendamist ei loeta üldplaneeringu muutmiseks.

Linnas tuleb tagada hoonetele esmajärjekorras ühendused tehnovõrkudega. Võimalusel tuleb kaaluda tehnovõrkude paigutamist sõiduteede kõrvale (nt jalgtee alla), et vältida avariiolekordadel tänavate üleskaevamist. Ehitiste juurde rajatavad elektri- ja sideühendused on soovitatav rajada maakaablina. Tänavatele tuleb reeglina ette näha äärekivi ning nõuetekohane sademevete kanalisatsioon ja valgustus.

2.3.2.1.1 Reeglid kõrge hoone ehitamisel

Jõhvi linnas on seatud kõrguspiirangud hoonestusele (vt ka Kaart 7).

Käesoleva üldplaneeringu mõistes jaguneb kõrge hoone:

- ülikõrge hoone – üle 27 m (üle 8 täiskorruse);
- kõrge hoone – kuni 27 m (kuni 8 täiskorrust);
- keskmine hoone ala – kuni 18 m (kuni 5 täiskorrust);
- madala hoone – kuni 9 m (kuni 3 täiskorrust).

Eraldi reeglit hoonestuskõrguste kohta on toodud miljööväertuslikule ja linnaehituslikult olulistele aladele. Määratletud on ka alad, mida ei hoonestata.

²⁶ Täisehitusprotsent moodustub hoone(te summaarse) ehitusaluse pinna suhtest ehituskrundi suurusesse.

Jõhvi linna keskkuses on täna domineerivad hoonete kõrgused kuni 15 m (4 korrust), erandiks Veski tänava 8-korruselise hoone – 28.60 m kõrgune hoone ja Vahe tänava 27 m (9-korruselise) hoone.

Kõrge hoone kõrguse määramisel lähtuti sellest, et linna olulisem maamärk – Mihkli kirik, jääks ka edaspidi linnapildis domineerima ning kõrge hoone kõrgus ei ületaks maapinnast 27 m ehk Mihkli kiriku kiviosa kõrgust. Juhul kui kavandatavate hoonete aluse maapinna absoluutkõrgus on kõrgem kui Mihkli kiriku maapinna absoluutkõrgus, ei tohi kavandatava kõrge hoone absoluutkõrgus olla kõrgem kui Mihkli kiriku kiviosa absoluutkõrgus.

Kõrgete hoonete võimalike asukohtade valimisel kasutati välistamise meetodit ehk määrati alad, kuhu kõrgeid hooneid ei rajata (vt Kaart 7):

- Jõhvi linna maamärgi – Mihkli kiriku – vaatekoridorid;
- Miljööväärtuslik ala;
- Funktsionaalselt ühtsed, tervikliku struktuuri ja ühtsete mahtudega hoonestuslaadiga alad;
- Puhkealad;
- Altkaevandatud alad;
- Infrastruktuuri seisukohalt olulised alad.

Kõrgete hoonete ehitamiseks on suurema potentsiaaliga Jõhvi linna kesklinna piirkond. Kõrgete hoonete võimalike asukohtade määramisel lähtuti asukohast (perspektiivses) keskkuses, ning et hoonetele oleks tagatud hea juurdepääs, leitavus ja piisavad parkimisvõimalused.

Kõrgete hoonete planeerimisel lähtuti sellest, et linnakeskkond jaguneb täna kahe erineva ilmega piirkonnaks. Jõhvi raudteest põhjapoolne osa on juba valdavalt väljakujunenud struktuuriga tervik, kuhu edasisel planeerimisel peab arvestama Mihkli kiriku ja Keskväljakuga.

Raudteest lõuna pool paiknev linnaosa on alles kujunemisjärgus, kus olemasolevaid väärtusi, millega kõrgete hoonete planeerimisel arvestada, on vähesel määral.

Jõhvi linna kesklinna, Jõhvi raudteest põhjapoolsesse osasse, on kavandatud kaks võimalikku ala kõrgete hoonete ehitamiseks (vt Kaart 7):

- Endisele õlletehase territooriumile Veski 1 korterelamu kõrvale;
- Narva mnt alguses Vene Õigeusu kiriku ja Jõhvi Vene gümnaasiumi vahelisel alal.

Ülikõrgete hoonete ehitamiseks on ette nähtud võimalus tervikliku kvartali arendamiseks kavandatava Puru tee äärde, raudteest lõuna poole. Puru tee väljaehitamisel kujuneb ala linna keskkuseks.

Hoonestuse rajamisel tuleb arvestada, et ühelt hoonestuse kõrguselt teisele üleminek peab toimuma astmeliselt, et tagada üleminekuvöönd. Teineteisest vähemalt kahe korruse kõrguse võrra erinevate hoonete minimaalne vahekaugus võib olla 16 m. Kõrgete hoonete ehitamiseks on suurema potentsiaaliga Jõhvi linna kesklinna piirkond²⁷.

Reeglite seadmisel kõrghoonete ehitamiseks lähtuti sellest, et linna keskuse tänavad oleksid elavad nii õhtusel kui päeval ajal, mistõttu on seatud reegel, et hoonete alumistel korrustel peavad paiknema äripinnad ning ülemistele korrustele on lubatud rajada elamispiindu.

²⁷ Käesoleva üldplaneeringu mõistes moodustab kesklinna piirkonna ala mida piiravad Jaama tn, Kooli tn, Raudtee tn, Lille tn, Narva mnt, Oru tn, Vaarika tn, Koidu tn, Nooruse tn ja Jaama tn.

Hoonete ehitamise võimalused sõltuvad vajadustest ja investeerijate ning ehitada soovijate olemasolust.

Kõrgete ja ülikõrgete hoonete ehitamisel tuleb arendajal koostada Jõhvi kinnisvaraturu analüüs hoonetesse pakutavate pindade võimalikust nõudlusest ja pakkumisest. Turu analüüs kõrghoonete ehitamise vajadusest saab olla edaspidi koostatavate detailplaneeringute lähtetingimuste andmise aluseks.

Üle 25 m kõrguste ehitiste kavandamisel tuleb detailplaneering ja/või ehitusprojekt kooskõlastada Kaitseministeeriumiga, et ei satuks ohtu Kaitseväe side.

Narva mnt algus ja endine õlletehase territoorium (Veski tn 3). Maa-ala suurus kokku 2,09 ha.

Üldnõuded:

1. Edaspidi koostatavates detailplaneeringute ehitustingimustes tuleb tuua meetmed hoone(te) vajumi(te) ning tuulte dünaamika ja omavõnkesageduse analüüsiks.
2. Hoonetele väljastab projekteerimistingimused vallavalitsus, tehnovõrkudele ja -rajatistele väljastab projekteerimistingimused trasside haldaja või vastav riigi ametkond. Projekteerimistingimustele lisatakse arhitektuursed eritingimused.
3. Kõrge(te) hoone(te) ehitamisel tuleb korraldada piiratud osalejatega arhitektuurikonkurss, kus täpsustada ala planeeringulist lahendust ning tuua hoone(te) arhitektuurne lahendus.
4. Autode parkimine tuleb lahendada hoone(te) maa-alus(t)el korrus(t)el, eraldi parkimismaja(de)na või kahetasandilis(t)e parkla(te)na oma krundil.
5. Kõrge hoone rajamiseks on minimaalne soovituslik krundi suurus 3000 m².
6. Krundi soovituslik minimaalne täisehitus on 20%.
7. Õlletehase territooriumile edasise planeeringu koostamisel on soovitav ette näha ala maksimaalselt kolmeks krundiks jagamine ning ehitustingimuste seadmine kuni kahe uue hoone ehitamiseks olemasolevate viihallide asemele. Säilitada tuleb ala kasvavad väärtuslikud põlispuud. Vana tehasehoone, kontorihoone, katlamaja kuulub säilitamisele.
8. Uushoonestuse rajamisel maaüksuse Viru tänava poolsele alale tuleb lähtuda miljööväärtusliku 1940-1950. aastate elamukvartali hoonestusmahtudest: hoone maksimaalne kõrgus võib olla kolm korrust. Hoone peab sobima ümbritsevasse keskkonda.
9. Hinnata tuleb Narva mnt äärsete puude tervislikku seisundit. Haiged ja esteetiliselt väheväärtuslikud puud võib eemaldada või asendada. Soovitav on rajada uut tänavamööblit ja ala heakorrastada.
10. Kuna linna keskuses on vähe avalikus kasutuses olevaid haljasalaid, tuleb edasisel detailplaneerimisel Veski tn 3 maaüksuse Mihkli kiriku poolne osa jätta avalikku kasutusse. Rajada tuleb haljasala ning siduda see kiriku ümbrusesse kavandatud (kolme tiigiga) haljasalaga.
11. Olemasolev tootmisterritoorium tuleb uue funktsiooniga hoonestuse rajamisel heakorrastada. Eemaldada tuleb olemasolev plankpiire ja asendada see sobivamaga. Võimalusel tuleb jätta ala piirdega ümbritsemata või rajada hoonete arhitektuurse lahendusega harmoneeruv piire.

Hoone(te) rajamise põhimõtted:

1. Eelistatud on kaubanduse, teeninduse, toitlustuse, majutuse, meelelahutuse, büroo- ja ühiskondliku funktsiooniga hoone(te) ja rajatiste ehitamine, mis hoiab linnaruumi elavana. Alates hoone(te) kolmandast korrusest võib rajada ka elamispindasid.
2. Ehitatava(te) hoone(te) maksimaalne kõrgus on 2/3 Mihkli kiriku torni kiviosa kõrgusest (27 m maapinnast) ning minimaalne kõrgus 10 m. Juhul kui ehitatava(te) hoone(te) aluse maapinna absoluutkõrgus on kõrgem kui Mihkli kiriku maapinna absoluutkõrgus, ei tohi ehitatava(te) hoone(te) absoluutkõrgus olla kõrgem kui 2/3 Mihkli kiriku kiviosa absoluutkõrgusest.
3. Hoonestuse rajamisel õlletehasepeahoone territooriumi krundi Veski tänava äärsele alale võib lähtuda põhimõttest, et see moodustab ansambli Veski tänava 8-korruselise kortermajaga. Uute hoonete rajamisel tuleb korraldada arhitektuurikonkurss.
4. Hoonestuse kavandamisel tuleb silmas pidada, et see oma mahtude ja välisviimistlusmaterjalide poolest väärtustaks linnaruumi. Uued ehitised peavad olema kõrge arhitektuurse väärtusega ja kvaliteetsetest materjalidest. Kesklinna on sobimatud nt supermarketite puhul levinud ülepaisutatud horisontaalsed mahud ja materjalikasutus ning ulatuslike parkimispindade kavandamine.

Puru tee äärne ala. Maa-ala suurus 4,85 ha.

Üldnõuded:

1. *Lennundusseaduse*²⁸ kohaselt tuleb maapinnast üle 45 m kõrguseid ehitisi hõlmavad detailplaneeringud kooskõlastada Lennuametiga. Lennuametil on õigus enne detailplaneeringu kooskõlastamist teha detailplaneeringule aeronavigatsiooni, lennuliikluse ja lennuohutuse ekspertiis. *Lennundusseaduse*²⁹ kohaselt, kui projekteerimistingimustes nähakse ette maapinnast üle 45 m kõrgusega ehitise olemasolu, peab kohalik omavalitsus projekteerimistingimused kooskõlastama Lennuametiga. Kohalik omavalitsus peab projekteerimistingimuste väljastamisel arvestama Lennuameti ettepanekut kui see tehakse.
2. Edaspidi koostatavates detailplaneeringute ehitustingimustes tuleb tuua meetmed hoone(te) vajumi(te) ning tuulte dünaamika ja omavõnkesageduse analüüsiks.
3. Hoonetele väljastab projekteerimistingimused vallavalitsus, tehnovõrkudele ja -rajatistele väljastab projekteerimistingimused trasside haldaja või vastav riigi ametkond. Projekteerimistingimustele lisatakse arhitektuursed eritingimused. Alal kehtib kolmemõõtmelise visualisatsiooni koostamise nõue.
4. Ülikõrge hoonekvartali ehitamisel tuleb koostada majandusliku tasuvuse uuring 10-15 aasta perspektiivis.
5. Alates kõrge(te) hoone(te) ehitamisel tuleb korraldada piiratud osalejatega arhitektuurikonkurss, kus täpsustada ala planeeringulist lahendust ning tuua hoone(te) arhitektuurne lahendus.
6. Kogu Puru tee väljaarendatava ala kohta tuleb koostada terviklik detailplaneering.

28 RT I, 30.12.2011, 9

29 RT I, 30.12.2011, 9

7. Autode parkimine tuleb lahendada hoone(te) maa-alus(t)el korrus(t)el, eraldi parkimismaja(de)na või kahetasandilis(t)e parkla(te)na omal krundil.
8. Alates kõrge hoone rajamiseks on minimaalne soovituslik krundi suurus 3500 m².
9. Krundi soovituslik minimaalne täisehitus on 40%.
10. Kuna käsitletav ala piirneb alt kaevandatud aladega, tuleb järgida **ptk 2.3.5.** toodud meetmeid.

Hoone(te) rajamise põhimõtted:

1. Eelistatud on kaubanduse, teeninduse, toitlustuse, majutuse, meelelahutuse, büroo- ja ühiskondliku funktsiooniga hoone(te) ja rajatiste ehitamine. Alates hoone teisest korrusest võib rajada ka elamispindasid.
2. Linnaehituslikult oluline asukoht nõuab, et piirkonda rajatavad uued hooned on igalt küljelt vaadeldavad ja kõik fassaadid on lahendatud esinduslikena. Uu(t)e hoone(te) kavandamisel Pargi tänava kontserdimajapoolsele alale tuleb arvestada, et tekkivas linnaruumis sobiks(id) hoone(d) kokku dominantse Kontserdimajaga ja mõisa abihoonega.
3. Uushoonestuse minimaalne korruselisus on kolm korrust.
4. Maksimaalse kõrguse nõuet ei anta, kuna olemasolevaid väärtusi, millega kõrguste andmisel arvestada, väljakujunevas linnaruumis pole. Soovituslik maksimaalne korruselisus on 8 täiskorrust. Olulisem on, et uusehitised on kõrge arhitektuurse väärtusega ja kvaliteetsetest materjalidest ning ehitatud kooskõlas Jõhvi linna arenguvisionidega 10-15 aasta perspektiivis.

2.3.2.1.2 Reeglid linnaehituslikult olulistel aladel ehitamiseks

Käesolevas üldplaneeringus on seatud täiendavaid ehitustingimusi Jõhvi linnas linnaehituslikult olulistele aladele.

Linnaehituslikult oluliste aladena käsitletakse neid alasid, mis sisaldavad väärtusi ja millel on potentsiaal kujuneda miljööväärtuslikuks. Need on alad, mis on olulised oma asukoha tõttu, kõrge turismipotentsiaaliga ja seetõttu vajaksid väärtuste lisamist, heakorrastamist ja esinduslikumaks kujundamist. Sellised on näiteks linna mainet kujundavad ja identiteeti loovad linna keskus, peatänavad jne. Samuti käsitletakse käesolevas töös linnaehituslikult oluliste aladena neid piirkondi, mis on funktsionaalselt ühtsed, tervikliku struktuuri ja hoonestuslaadiga, kuid rikutud sobimatu hoonestusega, heakorrastamata või ei oma tänaseks veel erilist ajaloolist väärtust. Edasisel planeerimisel ja ehitustegevuse korraldamisel peab neil aladel kinni pidama teatud reeglitest, et lisada väärtusi ja mitte rikkuda terviklikkust ja üldist ilmet. Olulisemgi veel on neil aladel vältida linnaelanike elukeskkonna kvaliteeti halvendavaid vigu.

Linnaehituslikult olulised alad Jõhvi linnas on:

- kesklinna piirkond;
- Rakvere tänav;
- Linnapargi piirkond;
- Aedlinn.

Ehitustingimused kesklinna piirkonna³⁰ kohta:

- Hoonete (sh Jõhvi Mihkli kiriku kaitsevööndis paiknevate) ümberehitused (mis *planeerimisseaduses*³¹ toodud erandjuhuna detailplaneeringu koostamise nõuet kaasa ei too) ja fassaadide muudatused (sh akende vahetus, kui muutub akna materjal või akende jaotus), piirdeaedade kujundus ning puude mahavõtmine, mille läbimõõt on suurem kui 15 cm tuleb kooskõlastada vallavalitsuse ja Muinsuskaitseametiga.
- Kiriku remontimine ja restaureerimine saab toimuda koostöös Muinsuskaitseametiga. Pastoraadi remontimine ja juurdeehituste rajamine saab toimuda koostöös Muinsuskaitseametiga.
- Kiriku kaitsevööndisse on uute hoonete ehitamine keelatud. Erandina on lubatud ehitada kirikus paiknevat muuseumit teenindavate väiksemahulisi hooneid (nt tualettruumid, väikesemahulised paviljonid) ja rajatisi (alajaam). Erandina ehitatavate uute väiksemahuliste hoonete rajamisel tuleb arvestada vaadete säilimisega ja ajaloolisesse miljöösse sobivusega.
- Uusehitiste rajamisel kiriku ümbrusesse, selle kaitsetsoonist väljapoole, tuleb arvestada hoonele avanevate vaadete säilimisega. Uute hoonete rajamine vaatekoridoridesse mööda ajaloolist Rakvere tänavat, Sompa ja Pargi tänavat on keelatud. Säilitada tuleb Viru tänava ajalooline joon.
- Kiriku kaitsevööndisse võimalikke vaadet varjama hakkavate (kõrgemaks kui 2 m kasvavate) puude ja põõsaste istutamine on keelatud (va asendusistandused).
- Jõhvi Mihkli kirikuaias rekonstrueerimise puhul on kõige tähtsam avada vaated kirikule. Kiriku ümber aias kasvab palju väärtuslikke vanu puid, mis aga varjavad hoone nähtavust. Kiriku visuaalset nauditavust tõstaks haljastuse läbimõeldud kujundus ja vaadete avamine. Enne heakorrastuslike tööde algust on vajalik kirikuaias haljastuse inventariseerimine, et selgitada välja puude ja põõsaste seisund ja vajadused raieteks ning võimalikeks uuendusteks. Üksikpuu tervislikust seisukorrast sõltub puu perspektiivsus ning tervisliku seisukorra hinnang on üheks põhiliseks kriteeriumiks raiete määramisel. Kuna tegu on väga tundliku teemaga, on soovitatav ka üldsust informeerida, miks raiete tegemine on vajalik.
- Kiriku piirdeaed on soovitatav lahendada kiriku arhitektuuriga sobivas stiilis krohvitud või sepisaiana või jätta kirikuaiad üldse aiaga piiramata.
- Kiriku kõrval paiknev korrastatud leeriauk on ideaalne vabaõhuürituste korraldamiseks.
- Kirikust ida pool paiknev haljasala tuleb visuaalselt paremini siduda kirikuga. Haljasala kujunduses kasutatavad materjalid ja kompositsioon peavad sulanduma ümbritsevasse kirikumiljöösse. Olemasoleva haljasala kohal, kiriku vallikraavi aluses orus, on ajalooliselt paiknenud allikaline järv. Üheks võimaluseks on kujundada alale veesilm, mis tõstaks esile kirikuhoone arhitektuuri ja tooks selle esile veepeeglis. Kirikut ümbritsev haljasala tuleb õigesti valgustada ja valida sinna kujunduslikult sobivad väikevormid (välisvalgustus, pingid, prügikastid) ja piirded. Olemasolev plankaed tuleb likvideerida ja vajadusel asendada sobiva piirdega (nt ronitaimedega haljaspiire), mis vaated tootmisalale suleks.

30 Käesoleva üldplaneeringu mõistes moodustab kesklinna piirkonna ala mida piiravad Jaama tn, Kooli tn, Raudtee tn, Lille tn, Narva mnt, Oru tn, Vaarika tn, Koidu tn, Nooruse tn ja Jaama tn.

31 RT I, 30.12.2011, 23

- Jõhvi linna keskuse piirkonda on keelatud liiklust teenindava (va bussijaam) hoonestuse ning tootmis- ja tööstushoonete rajamine, mis on oma otstarbalt keskusesse sobimatud või võiksid reostusega keskkonda koormata.
- Soovitav on linna keskuse terviklikuks välja arendamiseks korraldada piiratud osalejatega arhitektuurikonkurss, kus täpsustada kogu keskuse planeeringulist lahendust ning tuua arhitektuursed eskiislahendused uute teenindus- ja äripindadega hoonete lahendamiseks.
- Jõhvi linna keskuses tuleb väikevormide valikut ühtlustada. Kogu Jõhvi keskuses tuleb edasisel väikevormide valikul kasutada ühtse kujundusega väikevorme: turu müügipaviljone, bussiootepaviljone, kioskeid, jalgrattaparklaid, pinke, prügikaste, konteinereid taimede istutamiseks, reklaamialuseid, tulpasid, viitasid jne. Soovitav on linnamööbli valik lahendada koos arhitektuurikonkursiga.
- Igale hoonele tuleb koostada värvipass.
- Keskväljak on linna süda. Linna väljaku äärde on lubatud vaid kaubandus-, teenindus-, toitlustus-, majutus-, meelelahutus-, büroo- ja ühiskondliku funktsiooniga hoonete ehitamist, mis hoiavad keskust elavana.
- Kuna tegemist on linna esinduslikuma alaga, tuleb uute hoonete ehitamisel või sellisel rekonstrueerimisel, mis muudab hoone mahtu ja välisviimistlust, korraldada hoone arhitektuurikonkurss.
- Väljakuruum tuleb säilitada avatuna - maapealsete hoonete rajamine väljaku keskele pole lubatud. Väljakule tuleb kavandada keskkond jalakäijatele (sh haljastus, pingid, valgustus).
- Väljaku ja ajaloolise Rakvere tänava äärde planeeritavad uusehitised peavad järgima olemasolevaid ehitusjooni, mahtusid, sulanduma keskkonda ja olema kõrge arhitektuurse väärtuse ning kvaliteetsetest materjalidest. Järgida tuleb olemasolevat ehitusjoont: hoonete ehitamine ehitusjoonest ette- ega tahapoole pole lubatud.
- Uute hoonete ehitamisel ja olemasolevate hoonete ümberehitamisel väljaku ja ajaloolise Rakvere tänava äärde, on hoonete miinimumkõrgus endise muusikakooli hoone katuseharja kõrgus ning maksimaalne kõrgus ei tohi ületada maavalitsuse hoone katuseharja kõrgust.
- Enne uute hoonete projekteerimise alustamist tuleb parima võimaliku lahenduse saamiseks korraldada hoone arhitektuurikonkurss. Uus hoone peab olema kõrge arhitektuurse väärtusega ja kvaliteetsetest materjalidest ning sobituma ümbritsevasse keskkonda.
- Keskväljaku paapealne parkla ja ajalooline Rakvere tänav Keskväljaku ulatuses tuleb muuta autovabaks ja sulandada terviklikuks jalakäijate tsooniks. Keskväljakule tuleb perspektiivis autode parkimisplatsi asemele luua jalakäijate väljak - kvaliteetne avalik linnaruum, mis pakuks linnaelanikele võimalusi lühiajaliseks peatumiseks, puhkamiseks, kokkusaamiseks ning ühtlasi ilmestaks linna keskust. Sel juhul tuleb kogu väljakule koostada kujundus ja haljastusprojekt selle paremaks tsoneerimiseks ja esinduslikumaks muutmiseks.
- Kuna kesklinnas paiknevad erineva stiiliga hooned, siis tuleb nende remontimisel järgida igale hoonele iseloomulikke kujundusprintsippe ja ehitusmaterjale. Tuleb säilitada või taastada hooneid kujundavad iseloomulikud detailid – akende ja uste kuju, asend fassaadil, akende ruudujaotus, uste kujundus; fassaadide dekoor, katuse ja katusekarniisi kuju jm. Katuste remontimisel on lubatud kasutada vaid katusekivi või valtsplekki. Keelatud on kasutada hoonete fassaadide välisviimistluses plekki. Iga hoone vajab erinevat lähenemist,

mistõttu universaalseid reegleid ei ole võimalik esitada. Väärtuslikumad vanemad ehitised on kirikud, maavalitsuse hoone (Keskväljak 1), endine kultuurimaja hoone (Narva mnt 11), endise õlletehase hooned (Veski tn 3, peahoone koos katlamajaga ja värvavamaja), Eesti Energia Kaevandused AS peahoone (Jaama tn 10), raamatukogu hoone (Rakvere tn 13a), endine restoran Fööniks (rakvere tn 12), elamu (Rakvere tn 15), endine algkoolihoone (Kooli tn 2), endine muusikakoolihoone (Keskväljak 8), endine pangahoone (Tartu mnt 2). Olulised on ka uuemad hooned, kuna need paiknevad linna esinduslikumas kohas.

- Jõhvi turuhoonel ja Veski tn 3 krundil paikneval vanal õlletehase peahoonel tuleb selle taastamisel lammutada hilisemad juurdeehitused.

Ehitustingimused Rakvere tänava kohta:

- Hoonete ümberehitused (mis *planeerimisseaduses*³² toodud erandjuhuna detailplaneeringu koostamise nõuet kaasa ei too) ja fassaadide muudatused (sh akende vahetus, kui muutub akna materjal või akende jaotus), tänavate äärde rajatavate piirdeaedade kujundus ning puude mahavõtmine, mille läbimõõt on suurem kui 10 cm tuleb kooskõlastada vallavalitsusega.
- Hoonete kohta tuleb koostada värvipassid.
- Ala, kus täna läheb Rakvere tänav üle viaduktiks ning ehitada on kavandatud uus liiklussõlm, tuleb peale liiklussõlme väljaehitamist heakorrastada. Vaated hoovidele ja hoonete tagakülgedele tuleb heakorrastada. Hooned tuleb muuta esinduslikumaks ja igast küljest vaadeldavaks.
- Uue hoonestuse kavandamisel tuleb silmas pidada, et see oma mahtude ja välisviimistlusmaterjalide poolest väärtustaks linna peatänavat ja sobiks linnaehituslikult olemasolevasse keskkonda. Uusehitised peavad olema kõrge arhitektuurse väärtusega ja kvaliteetsetest materjalidest. Peatänavat äärde on sobimatud nt supermarketite puhul levinud ülepaisutatud horisontaalsed mahud ja materjalikasutus ning ulatuslike parkimisalade kavandamine.
- Rakvere tänava lõunapoolsesse äärde uute hoonete ehitamisel on hoonestuse minimaalne korruselisus kolm korrust ja maksimaalne kõrgus 15 m. Soovituslik maksimaalne täisehitusprotsent on 75%.
- Uued hooned Rakvere tänava lõunapoolses ääres, Jaama ja Tammsaare tänavate vahelisel lõigul, on soovitatav ehitada autoteest ca 10 m laiuse tagasiastega ühe kaugusele joonele, et laiendada olemasolevat jalakäijate teed ja rajada haljasriba.
- Rakvere tänava põhjapoolses ääres tuleb ehitada tänava äärde väljakujunenud ehitusjoonele. Uued ehitised tänava põhjapoolses ääres peaksid olema nii põhiplaanis kui mahus olemasolevatega sobivate gabariitide ja katusekujuga.
- Kuna tänaval paiknevad erineva stiiliga hooned, siis tuleb nende remontimisel järgida igale hoonele iseloomulikke kujundusprintsipi ja ehitusmaterjale. Iga hoone vajab erinevat lähenemist, mistõttu universaalseid reegleid ei ole võimalik esitada.
- Väärtustada ja säilitada tuleb hoonestus Rakvere tänava põhjapoolses ääres Tammsaare ja Jaama vahelisel lõigul. Juhul kui Rakvere tänava äärsed väiksemad sõjajärgsed elamud on

tehniliselt heas korras, ei pea neid peatänaava esinduslikkuse taotluse tõttu asendama uutega. Tegemist on heade proportsioonidega Jõhvile iseloomulike linna kujunemislugu iseloomustavate hoonetega. Nende hoonete puhul tuleb remontimisel kasutada olemasolevatega sarnaseid ehitusmaterjale. Puitaknad tuleb remontida või asendada sama materjaliga, krohvipind korrastada ja värvida. Keelatud on plastikakende, metall- ja plastuste paigaldamine. Katuse remontimisel on keelatud kasutada profiilplekki. Lubatud on tellispunane eterniit, valtsplekk, kivi. Elamute juurdeehitused on soovitatav rajada nii, et säiliks olemasoleva hoone maht ja juurdeehitus täiendaks olemasolevat, mitte ei hakkaks olemasoleva üle domineerima.

- Kesklinna piirkonnas³³, aedlinnades renoveeritavate ja uusehitiste katusetoon peab reeglina olema tellispunane, erandina võib käsitleda uusehitisi, mille arhitektuurne lahendus nõuab eri värvilahendusi.
- Hinnata tuleb Rakvere tänava keskel haljasribal kasvavate puude tervislikku seisundit. Haiged ja esteetiliselt väheväärtuslikud puud võib eemaldada või asendada.
- Uute hoonete rajamisel on soovitatav jätta õu piirdeaiaga ümbritsemata.
- Vältida tuleb tehniliste rajatiste ja reklaami läbimõtlemtut paigaldamist.
- Reklaampindade asukoht ja kujundus tuleb kooskõlastada omavalitsusega.

Ehitustingimused Linnapargi piirkonna kohta:

- Jõhvi Linnapark koos alleega on kaitse all.
- Hoonete ümberehitused (mis *planeerimisseaduses*³⁴ toodud erandjuhuna detailplaneeringu koostamise nõuet kaasa ei too) ja fassaadide muudatused (sh akende vahetus, kui muutub akna materjal või akende jaotus), tänavate äärde rajatavate piirdeaedade kujundus ning puude mahavõtmine, mille läbimõõt on suurem kui 20 cm tuleb kooskõlastada vallavalitsusega.
- Kuna käsitletav ala paikneb osaliselt altkaevandatud alal, tuleb edasiste ehitusprojektide koostamisel läbi viia geotehnilised uuringud, mille käigus pakkuda välja ehitatava hoone vundamendi tüüp ja anda lahendused veel säilinud kaeveõõnte täitmiseks või sundvaristamiseks. Ehitusprojektis tuleb ette näha meetmed tõenäoliste ohtude ennetamiseks ja vältimiseks. Vajadusel tuleb hinnata ehitusprojekti koostamise käigus keskkonnamõju.
- Kontserdimaja vahetusse lähedusse - edelasuunas paiknevale detailplaneeringu alusel perspektiivis hoonestatavale krundile - uue hoone projekteerimiseks tuleb korraldada arhitektuurikonkurss.
- Puru tee äärset ala käsitletakse kui võimalikku asukohta ülikõrgete hoonete ehituseks, mille ehitusreeglid on toodud ptk 2.3.2.1.1.
- Pargi tänava äärset alal võib kaaluda hoonestuse rajamist Pargi tänava äärde olemasolevate hoonete vahelistele tühjadele aladele. Uued hooned tuleb ehitada tänava äärde väljakujunenud ehitusjoonele. Uued ehitised on soovitatav ehitada nii põhiplaanis kui mahus Pargi tänaval paiknevate hoonetega harmoneeruvate gabariitide ja katusekujuga. Hoonete

33 Käesoleva üldplaneeringu mõistes moodustab kesklinna piirkonna ala mida piiravad Jaama tn, Kooli tn, Raudtee tn, Lille tn, Narva mnt, Oru tn, Vaarika tn, Koidu tn, Nooruse tn ja Jaama tn.

34 RT I, 30.12.2011, 23

lubatud maksimaalne korruselisus on kuni 5 korrust (maksimaalne kõrgus 18 m).

- Linnaehituslikult oluline asukoht nõuab, et piirkonda rajatavad uued hooned on igast küljest vaadeldavad ja kõik fassaadid on lahendatud esinduslikena. Oluline on, et uusehitised on kõrge arhitektuurse väärtusega ja kvaliteetsetest materjalidest.
- Hoonete ehitamisel peab arvestama väärtusliku haljastusega. Hoone projekti käigus tuleb hinnata krundil kasvavate puude tervislikku seisundit. Üksikpuu tervislikust seisukorrast sõltub puu perspektiivsus ning tervisliku seisukorra hinnang on üheks põhiliseks kriteeriumiks võimalike raiete määramisel.
- Autode parkimine tuleb lahendada hoonete maa-alustel korrustel, eraldi parkimismajadena või kahetasandiliste parklatena.
- Linnapargi vanemasse osasse on keelatud uut hoonestust rajada. Erandina on lubatud ehitada parki teenindavaid väiksemahulisi hooned (nt tualettruumid, väikesemahulised paviljonid) ja rajatise (alajaam). Erandina ehitatavate uute väiksemahuliste hoonete rajamisel tuleb arvestada vaadete säilimisega ja pargi miljösse sobivusega.
- Linnapargi turvalisust tuleb parandada (elavust suurendada) ja park rekonstrueerida. Tõhustada tuleb ala hooldamist ja lammutada sinna rajatud lagunevad abihooned jt sobimatud rajatised. Koostada tuleb rekonstrueerimisprojekt, kus lahendatakse järgmised teemad: a) haljastus (rajatava haljastuse mahud, paiknemine ja liigid, olemasoleva ja rajatava haljastuse hooldamise põhimõtted, raiete plaan – eemaldamisele kuuluvad puud ja põõsad; hooldusloikust vajavad puud ja põõsad jms); b) vaadete avamine Kontserdimajale linna poolt; c) teed ja parkimine; d) välisvalgustus; e) väikevormid ja rajatised; f) vertikaalplaneerimine, mille käigus lahendada ka veesilmade ja tiikide taastamine.
- Uue hoonestuse rajamisel Puru tee või Pargi tänava äärde on soovitatav piirdeid mitte rajada. Lubatud on läbipaistvate piirete rajamine. Piirdeaedade rajamisel on keelatud sulgeda Linnapargi, Hariduse, Rakvere, Pargi, Malmi tänavate ja Tallinn-Narva raudtee vahelise ala detailplaneeringuga määratud kasutatavaid jalakäijate teid.
- Vältida tuleb tehniliste rajatiste ja reklaami läbimõtlemtut paigaldamist.

Ehitustingimused Jõhvi aedlinna³⁵ kohta:

- Hoonete ümberehitused (mis *planeerimisseaduses*³⁶ toodud erandjuhuna detailplaneeringu koostamise nõuet kaasa ei too) ja fassaadide muudatused (sh akende vahetus, kui muutub akna materjal või akende jaotus), tänavate äärde rajatavate piirdeaedade kujundus ning puude mahavõtmise, mille läbimõõt on suurem kui 15 cm, tuleb kooskõlastada vallavalitsusega.
- Iga renoveeritava hoone kohta tuleb koostada värvipassid, millised tuleb kooskõlastada vallavalitsusega.
- Praegustel elamualadel ja lähialadel tuleb detailplaneeringute koostamisel uute hoonete ehitamiseks on kruntimisel soovitatav lähtuda naaberkvartalite krundistruktuurist. Uute tänavate ja kruntide moodustamisel tuleb rajada väljakujunenud regulaarne tänavavõrk ja

35 Käesoleva üldplaneeringu mõistes on aedlinna piirkonnad Jõhvi linnas: *Kompoti, Lilleküla, Side, Marja-Muru, Lennuki-Tammsaare, Toila jaam* ning endiste aiandusühistute alad. Alad on tähistatud üldplaneeringu kaartidel.

36 RT I, 30.12.2011, 23

krundijaotus. Hoonete ja hoonegruppide paigutusviisil tuleb lähtuda antud elamukvartalis iseloomulikust õueplaanist. Koos kvartalisestest tänavatega tuleb ehitada välja jalgratta- ja jalakäijate liikumissuundi arvestavad kergliiklusteed. Väikeelamukruntidel tuleb säilitada väljakujunenud keskmine täisehitusprotsent.

- Praeguste aiandusühistute alade kavandamisel elamualadeks tuleb koostada detailplaneering tervikuna ühistu kohta, määrates elamualadele sobiliku krundijaotuse ja tänavatevõrgu.
- Soovitav on kavandada aedlinna sobivate mahtudega ümbritsevaid elamuid teenindavaid ühiskondlikke- ja ärihooneid. Keelatud on liiklust teenindava hoonestuse ning tootmis- ja tööstushoonete rajamine, mis võiksid reostusega keskkonda koormata ning piirkonna elanike privaatsust häirida ja kinnisvaraväärtust kahandada.
- Uued ehitised peavad olema nii põhiplaanis kui mahus olemasolevatega sarnaste gabariitide ja katusekujuga.
- Uute hoonete välisviimistluse materjalidena tuleb kasutada naturaalseid materjale. Vältida tuleb tehis- ja imiteerivaid materjale.
- Vältida tuleb abihoonete juhuslikku ja plaanipärast ehitust. Abihooned ja nende välisviimistlus peavad sobima elamutega. Hoonete paigutamisel tuleb tagada tuleohutusnõuete täitmine.
- Juhul, kui elamu või abihoone planeeritakse kruntide vahepiirile, peab selleks olema naabrite kirjalik nõusolek. Üldjuhul tuleb planeerida uusehitised 4 m kaugusele vahepiirist.
- Järgida tuleb hoonete algseid kujundusprintsiipe. Säilitada või taastada tuleb maju kujundavad iseloomulikud detailid – akende ja uste kuju, asend fassaadil ja seinas, ruudujaotus ja piidelaud; varikatuste ja katusekarniisi kujundus, seinte viimistlusmaterjal, vintskappide suurus ja katuse kuju.
- Kasutada tuleb olemasolevatega sarnaseid naturaalseid ehitusmaterjale. Puitaknad ja fassaadilaudis tuleb remontida või asendada sama materjaliga, krohvipind tuleb korrastada ja värvida. Vältida tuleb metall- ja plastuste paigaldamist, plastakende ning tehismaterjalide kasutamist välisviimistluses (plastvoodrid, kivi-imitatsiooniga plekk-katused jms).
- Elamute juurdeehitised tuleb rajada nii, et säiliks olemasoleva hoone maht ja juurdeehitis täiendaks olemasolevat, mitte ei hakkaks domineerima.
- Vältida tuleb hoonete sellist uuendamist, et iga omanik teeb korda enda kodu piiravad tarindid ning nii jääb hoone ka väljapoolt korteriteks jagatuks. Paarismaja välisviimistluse uuendamisel tuleb kasutada ühtepidi laudist ja samu materjale ja värve. Säilitada tuleb ka akende jaotust fassaadil.
- Vältida tuleb sama hoone või kõrvuti asuvate hoonete puhul väga väikeseid katusekalde erinevusi, sest see jätab läbimõtlemata ja korrapäratu üldilme.
- Majade värvimisel (renoveerimisel) tuleb lähtuda värvipassis toodud nõuetest.
- Hinnata tuleb tänavate ääres kasvavate puude tervislikku seisundit. Haiged ja esteetiliselt väheväärtuslikud puud võib eemaldada või asendada.
- Uusehitise projekti koosseisus tuleks esitada piirdeaia lahendus. Uute hoonete rajamisel on soovitatav rajada läbipaistev lihtsa kujundusega piirdeaed ja värav (materjal soovitatavalt: puit). Soovitav on järgida naaberkruntide aiakõrgusi ja nendega sarnast stiili. Tänavapoolse

piirdeaia maksimaalne lubatud kõrgus maapinnast on 1,3 m. Värav ja piirdeaed peavad olema kujundatud ühes stiilis. Piirkonnale iseloomulikud piirdeaiaid ja väravad tuleks korrastada või taastada.

- Uue tänavapoolse piirde rajamisel peab olema vähemalt kahe naaberkrundi omaniku kooskõlastus, et vältida hilisemaid eriarvamusi, kui naabritevahelisele kokkuleppele ei jõuta, otsustab aiatüübi ja selle kõrguse vallavalitsus.

2.3.2.2 Tammiku alevik

Käesoleva üldplaneeringuga on enam keskendunud konkreetsete ehitustingimuste seadmisele, et saavutada tasakaalustatud ja avalikku huvi teeniv elukeskkond.

Tammiku alevik on oma struktuurilt avaram kui Jõhvi linn. Hoolimata mitmetest tootmisega seotud alast ja hoonetest, areneb alevik tõenäoliselt aedlinnaalikuks piirkonnaks. Arengule sellise suuna annab aleviku asumine Tammiku kaevanduse väljadel. Suuremaid hoonemahte ei ole soovitatav alevikus ehitada.

Üldplaneeringuga on määratud krundi maksimaalne täisehitusprotsent, mis lähtub krundi suurusest ja otstarbest.

Elamumaa krundid (vt ka ptk 2.1.1.1 ja 2.1.1.2):

- suurusega kuni 1200 m² – täisehitus kuni 25% (lubatud on ehitada kuni 2 hoonet, s.h üks elamu);
- suurusega 1200 kuni 2400 m² – täisehitus kuni 20% (lubatud on ehitada kuni 3 hoonet, s.h üks elamu);
- suurusega üle 2400 m² – vastavalt detailplaneeringule (s.h määratakse lubatud hoonete arv).

Äri-, sotsiaal-, segahoonestus- ja tootmismaa kruntide täisehitus määratakse vastavalt detailplaneeringule.

Alevikus tuleb tagada hoonetele esmajärjekorras ühendused tehnovõrkudega. Võimalusel tuleb kaaluda tehnovõrkude paigutamist sõiduteede kõrvale (nt jalgtee alla), et vältida avariiolekordadel tänavate üleskaevamist. Tänavatele tuleb reeglina ette näha nõuetekohane valgustus.

Tammiku aleviku aherainepuistangute alal puhkeala rajamiseks kehtestatakse järgmised tingimused:

- Puistangute olemasoleva haljastusega ala (läänepoolsetel terassidel) peab jääma puutumatuks, kuna see kujutab endast omanäolist loodus- ja tööstuspärandit.
- Enne puistangu reljeefi muutvate tööde teostamist tuleb koostada projekt, kust selgub tööde teostamise tehnoloogia, lõppreljeefi kuju ja loodava haljasala (avaliku ruumi) eskiislahendus.
- Aherainepuistangute alal peab killustiku tootmisel säilima osaliselt kõrghaljastus.
- Peale tööde lõpetamist peab jääma selline reljeef, mida saaks kasutada puhkeala loomiseks.
- Projekteerimistingimused väljastab Jõhvi Vallavalitsus ja kooskõlastab Keskkonnaamet.

2.3.2.3 Järve-Edise-Peeri maastik

Ida-Viru maakonna teemaplaneeringuga Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused on kehtestatud väärtuslikud maastikud koos soovitustega maastike väärtuste säilitamiseks. Kukruse-Jõhvi maanteelõigu väljaehitamise ja ala vaatelisust oluliselt muudetud.

Kuna Jõhvi linnast läänesuunal on kavandatud elamualasid maakonnaplaneeringuga määratletud väärtuslikule Järve-Edise-Peeri maastikule, siis kehtestatakse nendele aladele **täiendavad ehitustingimused**:

- Maastiku avatavuse säilitamiseks tuleb hoonestust rajada etapiliselt. Vallavalitsus võib seada eritingimusi hoonestuse arhitektuursele lahendusele ning hoonete paiknemisele maastikul detailplaneeringu lähteseisukohtadega või projekteerimistingimustega.
- Esmajärjekorras on võimalik uusi ehituskrunte ette näha olemasolevate teede äärde, et säiliks piirkonnale omane ridaküla struktuur.
- Olemasolevate teede äärsete alade ammendumisel võib kaaluda uute teede rajamist ja nende äärde kavandada eelmise etapi eeskujul ridaküla struktuuriga ehituskrunte.
- *Jõhvi tuuleveskile* (kultuurimälestis; reg nr 13870) tuleb tagada avalikelt teedelt vaatekohad. Vaatekohtade asukohad määratakse detailplaneeringu(te)ga koostöös Muinsuskaitseametiga.

2.3.3. Ehitustingimused miljööväärtuslikul alal

Üldplaneeringu joonistel on välja toodud miljööväärtuslikud alad. Planeerimisel, projekteerimisel ja ehitustegevuses miljööväärtusega aladel peab järgima käesolevas planeeringus ja planeeringu lisades toodud tingimuste ja soovitustega. Eesmärk on soodustada hoonestusala terviklikkuse säilimist ja taastamist. Vallavalitsus võib nõuda ehitusajaloolise ja/või arheoloogilise uuringu koostamist detailplaneeringu lähteseisukohtade või projekteerimistingimuste väljastamise eeltingimusena.

Kvartalite hoonestuspõhimõtteid saab muuta planeeringuga. Detailplaneeringus:

- tuleb esitada graafiliselt väljakujunenud ja säilinud krundistruktuuriga piirkonnad, kultuuriväärtusega ehitised (s.h ka abihooned) ning näidata pärast 1944. aastat lisandunud ehitiste asukohad ja võrdluseks muudetud kruntide piirid;
- tuleb esitada graafiliselt kaitsealused objektid, säilitatavad ning avatavad vaated ning anda tingimused väärtusliku haljastuse säilimiseks;
- tuleb määrata säilitatavad ja restaureeritavad ehitised, tänavanurkade hoonestamise põhimõtted, üldised arhitektuurinõuded (katusekalded, harjajooned, välisviimistluseks sobivad materjalid, säilitatavad väikevormid hoonetel, piirete tüübid ja kõrgus).

Hoone laiendamisel tuleb korrastada hoone kõik fassaadid. Hoonete rekonstrueerimisel ja laiendamisel tuleb tagada arhitektuuriväärtuslike objektide ja nende osade säilimine, restaureerimine ja võimalusel ka eksponeerimine.

Akende ja uste vahetamisel peavad uued olema analoogsed esialgsetega, säilitades materjalid, gabariidid, ruudujaotuse ja profiilid. Akende ja uste vahetamiseks ning uute avade tegemiseks või vanade sulgemiseks on vajalik Jõhvi Vallavalitsuse kirjalik nõusolek.

Miljööväärtuslike hoonete seinakatte või katuse remontimisel või vahetamisel tuleb kasutada algseid või algsele lähedasi materjale. Hoonete välisviimistluses tuleb kasutada laia laudist või

krohvi, akende ja uste kujundus peab sobima piirnevate hoonete akende ja ustega, katusekatte materjalina tuleb kasutada tellispunast tsiingitud valtsplekki, katusekivi või asbestivaba eterniiti. Enne tööde teostamist tuleb koostada fassaadipass koos vajalike joonistega ja tööde kirjeldustega ning kooskõlastada see Jõhvi Vallavalitsusega.

*Ehitusseadusega*³⁷ ettenähtud juhtudel (nt hoone välisseinte soojustamisel või katusekatte materjali muutmisel) tuleb koostada ehitusprojekt ja taotleda ehitusluba. Miljööväärtusega hoonestusalal on väikeehitise, mille ehitusalune pindala on 20...60 m², ehitusprojekti koostamine kohustuslik.

Miljööväärtusega hoonestusala ehitist saab lammutada, kui seda pole võimalik ehitustehnilise ekspertiisi andmetel enam restaureerida. Vajadusel võib Vallavalitsus tellida täiendava ekspertiisi. Enne 1960. aastat ehitatud hoone lammutamise loa taotlemisel tuleb hoone kohta koostada ajalooline õiend, mis sisaldab tekstilist osa hoonete kujunemis- ja ehitusloost, fotofikseeringuid, väljavõtteid arhiivi- ja inventariseerimisjoonistest. Hoone lammutamisel suunatakse taaskasutusse materjalid, mida on võimalik kasutada ja mis muidu häviksid.

Käesolevas üldplaneeringuga on keelatud järgmiste väärtuslike hoonete lammutamine (va juhul, kui hoonet pole võimalik ehitustehnilise ekspertiisi andmetel enam restaureerida):

- raudteejaama hoone, Kooli tn 21;
- Eesti Energia Kaevandused AS peahoone, Jaama tn 10;
- endine kultuurimaja, Narva mnt 11;
- elamu, Kirde tn 1;
- kogudusemaja, Rakvere tn 6;
- endise õlletehase territooriumi peahoone koos katlamajaga ning värvavamaja, Veski tn 3;
- raamatukogu, Rakvere tn 13a;
- endine restoran Fööniks, Rakvere tn 12;
- Keskväljaku äärne hoonestus - endine muusikakoolihoone (Keskväljak 8), endine pangahoone (Tartu mnt 2);
- endine algkoolihoone, Kooli 2;
- Vene Õigeusu kirik, Narva mnt 2a;

Nimetatud hoonete ehitustegevusel tuleb lähtuda käesolevas peatükis määratud ehitustingimustest.

2.3.3.1 1940.-1950. aastate elamupiirkond

Hoonete ümberehituseks (mis *planeerimisseaduses*³⁸ toodud erandjuhuna detailplaneeringu koostamise nõuet kaasa ei too) tuleb koostada põhiprojekt ja kooskõlastada see vallavalitsusega (v.a kui õigusaktid ei sätesta teisiti). Renoveerimisel (ülevärvimisel) tuleb hoonetele koostada värvipassid. Hoonete värvimisel tuleb kasutada värvipassis toodud värvitoone.

Säilitada tuleb ala algne planeerimisstruktuur, uute tänavate rajamine kvartalitesse ei ole lubatud. Olemasolevat hoonestust tuleb säilitada. Kui hoonete taastamine on nende seisundi tõttu ebaotstarbekas, võib erandina üksikuid hooneid asendada. Kuid uued hooned tuleb ehitada

37 RT I, 25.05.2012, 21

38 RT I, 30.12.2011, 23

olemasolevatega sarnases mahus ja tänava äärde väljakujunenud ehitusjoonele.

Juhul kui soovitakse väljakujunenud kvartalite sisehoovidesse rajada uusi hooneid, võib see toimuda väljakujunenud planeerimisstruktuuri (hoonete maht, gabariidid, tihedus) arvestades. Uued ehitised peavad olema, nii põhiplaanis kui mahus olemasolevatega sarnaste mahtude ja katusekujuga, soovitatavalt sarnaste materjalidega ning sama tüüpi. Vältida tuleb abihoonete juhuslikku ja plaanipärast ehitust. Abihooned ja nende välisviimistlus peavad sobima elamutega.

Fassaadide muudatused (sh akende vahetus, kui muutub akna materjal või akende jaotus) tuleb kooskõlastada vallavalitsusega. Seal juures tuleb järgida hoonete algseid kujundusprintsippe. Säilitada või taastada tuleb maju kujundavad iseloomulikud detailid – akende ja uste kuju, asend fassaadil ja seinas, ruudujaotus ja piidelaad; varikatuste ja katusekarniisi kujundus, seinte viimistlusmaterjal, vintskappide suurus ja katuse kuju. Säilitada tuleb verandad, stukkornamendid, metallist kujundatud rõdupiirded, katusefrontoonid jm detailid.

Kasutada tuleb olemasolevatega sarnaseid ehitusmaterjale. Puitaknad ja fassaadilaudis tuleb remontida või asendada sama materjaliga, krohvpind korrastada ja värvida. Vältida tuleb metall- ja plastuste paigaldamist, plastakende ning tehismaterjalide kasutamist välisviimistluses.

Elamute juurdeehitused tuleb rajada nii, et säiliks olemasoleva hoone maht ja juurdeehitus täiendaks olemasolevat, mitte ei hakkaks domineerima.

Hinnata tuleb tänava äärsete puude tervislikku seisundit. Haiged ja esteetiliselt väheväärtuslikud puud tuleb asendada. Sarnaselt arhitektuuriga, kus olulisel kohal on nii vorm kui dekoor, on haljastuses soovitav kasutada taimede dekoratiivseid vorme – püramiidjaid, kera- ja leinavorme ning erineva lehekju- ja värvusega puu- ja põõsaliike. Samuti võib rajada suvelilledest istutusi.

Kvartalisisesed haljasalad tuleb jätta avalikku kasutusse ning tõhustada ala hooldamist. Lammutada tuleb sinna õigusliku aluseta rajatud lagunevad abihooned jt sobimatud rajatised.

Õu on soovitav jätta piirdeaia ümbritsemata. Juhul kui soovitakse piirdeaeda rajada, tuleb koostada projekt, mis tuleb kooskõlastada vallavalitsusega ning taotleda kirjalik nõusolek.

Rakvere tänaval tuleb vältida reklaami läbimõtlematut paigaldamist ja kaaluda ühtsete reklaamtulpade kujunduse väljatöötamist.

2.3.4. Maardlad

Jõhvi valla territooriumil asuvad keskkonnaregistri maardlate nimistus olevad viis maardlat, mille üle peetakse keskkonnaregistris arvestust kokku seitsmel registrikaardil. Täies ulatuses jääb Jõhvi valla territooriumile Toila savimaardla (registrikaardi nr 673). Osaliselt jäävad valla territooriumile Peeri (Peri) turbamaardla (registrikaardi nr 147), Puhatu turbamaardla (registrikaardi nr 198), Pannjärve liivamaardla (registrikaart nr 210) ning Eesti põlevkivimaardla Tammiku kaeveväli (registrikaart nr 6), Viru kaeveväli (registrikaart nr 14) ning Ahtme kaeveväli (registrikaart nr 7). Jõhvi valla territooriumil asub kolm kehtivat mäeeraldist: Tammiku kaevandus (kaevandamisloa nr KMIN-067; loa omanik Eesti Energia Kaevandused AS), Sompka kaevandus (kaevandamisloa nr KMIN-066; loa omanik VKG kaevanduse OÜ) ja Viru kaevandus (kaevandamisloa nr KMIN-053; loa omanik Eesti Energia Kaevandused AS). (vt LISA 3).

2.3.5. Ehitustingimused kaevandamisaladel

Kaevandamisaladele ehitamisel seostuvad riskid maapinna stabiilsusega. Maapinna stabiilsus

kaevandatud alal võib olla mitmekesine, olenevalt kasutatud kaevandusvõtetest ja kaevanduse sügavusest. Altkaevandatud aladel pole posttehnoloogilised protsessid üldjuhul prognoositavad. Nt lauskaevandamise korral (nn *laava*) toimuvad maapinna võimalikud deformatsioonid (nn *langatused*) suhteliselt lühikese aja jooksul, ning tänaseks hetkeks on need enamjaolt lõppenud. Kamberkaevandustega aladel toimuvad protsessid aga aastakümnete jooksul (toimub tervikute lagunemine).

Jõhvi Vallavalitsusel on õigus nõuda ehitusgeoloogiliste uuringute koostamist kaevandatud aladel enne projekteerimistingimuste väljastamist ning vajadusel ka seada tingimusi ehitiste maapealsele mahule (s.h kõrgusele). Altkaevandatud aladel koostatavate detailplaneeringute koosseisus tuleb esitada ehitusgeoloogiline uuring ja joonis, kus on määratud planeeritava ala maa püsivuse tüüp (tüübid).

Uuringuga tuleb pakkuda välja hoone vundamendi tüüp ja anda lahendused veel säilinud kaeveõõnte täitmiseks või sundvaristamiseks. Ehitusprojektis tuleb ette näha meetmed tõenäoliste ohtude ennetamiseks ja vältimiseks. Lähtuvalt ehitise kasutusotstarbest võib vajalikuks osutada keskkonnamõjude hindamine.

Tabelis 3 on toodud altkaevandatud alade maa oleku klassifikatsioon ja sellel põhinevad maakasutus- ning ehitustingimused lähtuvalt Ida-Viru maakonna teemaplaneeringust "Ida-Virumaa põlevkivikaevandamisalade piirkonna ruumiline planeering" (kehtestatud Ida-Viru Maavanema 12. novembri 201 korraldusega nr 1652). Detailplaneeringute või ehitusprojekti koostamisel (kui detailplaneeringu koostamine ei ole kohustuslik) altkaevandatud aladel tuleb koostada maa oleku plaan lähtudes konkreetsest mäetööde plaanist³⁹ ning soovitatud altkaevandatud maa klassifikatsioonist.

Tabel 3. Maakasutus- ja ehitustingimused ning -piirangud Ida-Virumaa altkaevandatud maal

Maa tüüp	Hoonete ja rajatiste ehitamine	Põllu- ja metsamajanduslik maaviljelus
Püsiv	Piirangud puuduvad	
Stabiilne	Võib rajada kergeid ehitisi	Piirangud puuduvad
Langetatud	Tuleb silmas pidada järelvajumiste võimalikkust ja suurust	Tuleb silmas pidada võimalikku niiskusrežiimi muutumist, eriti ebasoodsa kvaternaarisetete koosluse puhul
Kvaasistabiilne	Ehitamine on üldiselt keelatud, lubatud vaid erandkorras, eksperteeritud projekti alusel	Tuleb arvestada kultuuride hävimise riskiga, eriti ebasoodsa kvaternaarisetete koosluse puhul

Altkaevandatud aladele on soovitatav ehitada kuni kahekordseid puit- või teraskarkassiga või rõhtpalkseintega hooneid tugevdatud raud-betoon lintvundamendil.

Altkaevandatud alal tuleb ehitised ja rajatised projekteerida vajalike kaitsemeetmetega, mis välistaksid mäetööde võimaliku jääkmõju objektidele ning hoiaksid ära ehituskonstruktsioonide purunemise maapinna võimaliku varisemise, vajumise või nihkumise tagajärjel.

Karjäärade puhul tuleb kaevandamisala korrastada vastavalt korrastamisprojektile. Korrastatud kaevandamise ala võetakse kasutusele vastavalt üldplaneeringus kavandatule

³⁹ Mäetööde plaaniga seotud materjalide saamiseks tuleb pöörduda Eesti Energia Kaevandused AS (või tolle õigusjärglase) poole.

2.3.6. Piiretele esitatavad nõuded

Käesoleva üldplaneeringuga seatakse nõuded piiretele (nii piirdeaedadele kui ka haljaspiiretele), mis ääristavad avalikke teid-tänavaid ja alasid.

Vallavalitsusel on õigus teha ettekirjutusi eelnimetatud piirete korrastamiseks. Kui ettekirjutuses on antud tähtaeg piirde korrastamiseks, on Vallavalitsusel õigus tähtaja möödudes kasutada sundtäitmist. Piirded, mis ääristavad avalikult kasutatavat valla- ja linnaruumi, kujundavad avaliku ruumi kvaliteeti.

Üldnõuded piirete kavandamisel:

- Piirete maksimaalne kõrgus Jõhvi vallas on üldjuhul 1,3 m.
- Elamu-, segahoonestus- ja üldkasutatavate alade piiramine piirdega tuleb määrata kas detailplaneeringus ja/või ehitusprojektis. Piirde tüüp tuleb kooskõlastada valla arhitektiga;
- Elamualadel on üldjuhul keelatud üle 1,1 m kõrguste kiviaedade või betoonpiirete rajamine ning läbipaistmatute plankpiirete rajamine (v.a raudteega külgnevate kruntide raudteepoolsesse külge). Erandjuhtudel on lubatud läbipaistmatute piirete rajamine naabritevahelise piirdena, kui seda nõuab hoonestuse arhitektuur.
- Läbipaistmatuid piirdeid on lubatud rajada tootmis- ja transpordialade ümber, kui see on vajalik ohutuse tagamiseks ja müratõkkeks (viimasel juhul peab olema piire rajatud kas müratõkke konstruktsioonina või piirdele lisaks on tarvitusele võetud täiendavad meetmed);
- Tootmis- ja liiklusalad piiratakse piirdega eelkõige ohutuse eesmärgil. Piirde tüüp tuleb määrata projektiga ning kooskõlastada valla arhitektiga. Soovitav on kasutada kombineeritud piirdeid (piirdeaed koos aeda ääristava haljastusega) või vajadusel müratõkkeid piirdeaedadena;
- Kompensatsiooni- ja puhkealadel ning vajadusel maatulundusaladel tuleb piirded rajada vastavalt ala kasutusele. Ehitiste ümber tuleb piire rajada vastavalt projektile ning kooskõlastada valla arhitektiga;
- Riigikaitsealad tuleb piirata vastavalt ala kasutusele. Piirde tüübi määrab ala haldaja ja see tuleb kooskõlastada omavalitsusega.
- Keslinna piirkonnas on uute piirete rajamine üldjuhul keelatud, va juhtudel kui rajatava või renoveeritava hoone arhitektuur nõuab piirde olemasolu kui hoonestuse arhitektuurset osa.

Piirde rajamisel peab see kokku sobima ehitiste ja/või alaga, mida ümbritsetakse (nt puidust välisviimistlusega hoonetele puidust piirdeaiad; kivist ja betoonist välisviimistlusega hoonetel võib rajada nii puidust, metallist kui kivist piirdeid; plekist välisviimistlusega hoonetele on soovitatav paigaldada võrkpiire).

Elamualade eraldamiseks ja kaitseks (nt müra, valguse, vm reostuse eest) või reostuskoormuse vähendamiseks on soovitatav jätta haljastusriba. Haljasriba on soovitatav eelkõige rajada transpordi- ja tootmisalade piiridesse. Haljasribale võib seada funktsioonist olenevalt projekteerimistingimustega miinimumnõudeid (riba laius, kõrgus).

2.3.7 Kavandatava lasketiiru maa-ala ja maakasutuspiirangud

Pargitaguse külas asub Viru Jalaväepataljoni kavandatava lasketiiru maa-ala, mille kohal on ohuala

240 m ehk 750 jalani. Lasketiirust 100 m ulatuses ei tohi toimuda majandustegevust ning see tsoon on tagatud kehtestatud Jõhvi valla, Jõhvi linna Pargi tn 55, Pargi tn 55b, Pargi tn 55c ja Pargitaguse küla Viru ÜJP kinnistute ja lähiala detailplaneeringu lahendusega (kehtestatud Jõhvi Vallavalitsuse 8. novembri 2012 korraldusega nr 1178).

Läbi viidud mürauringute kohaselt võib analoogsete lasketiirude keskmine mürataseme (Laeq) 55 dB joon ulatuda kuni ühe kilomeetrini lasketiirust. Tsooni täpne ulatus selgub lasketiiru projekteerimise ja müra-uringu teostamise käigus. Lasketiiru projekteerimisel tuleb arvestada mürauringute tulemusi ning näha ette vastavad meetmed müra vähendamiseks normtaseme tagamiseks. Üldplaneeringu kaartidele on kantud kavandatava lasketiiru 1 km suurune müratsoon.

Lasketiiru müratsoonis tuleb võimalusel vältida uute müratundlike funktsioonide kavandamist - eluhooned, sotsiaalhooned, puhkealad. Uue elamumaa planeerimisel lasketiiru lähedusse on soovitatav eraldada elamute piirkond müratõkkeseintega.

Olemasolevate müratundlike hoonete edaspidiste projekteerimistööde käigus peab liiklusrüüsummutamiseks rakendama konstruktiivseid meetmeid, näiteks nagu 3-kordsete klaasidega pakettaknad või topeltfassaad.

Lasketiiru projekteerimisel tuleb analüüsida lennuvälja ja lasketiiru vastastikust mõju.

2.4. Transpordiobjektid, tehnovõrgud ja rajatised

Tulenevalt maakonnalinna staatusest ja teede ristumisest on liikluskoormus Jõhvi vallas suur. Jõhvi linna ja Ida-Viru maakonna arenguprioriteediks on transiit ja sellega seonduvate teenuste areng. Seoses elamu- ja tootmisalade laienemisega suureneb vajadus tehnilise infrastruktuuri järele. Transpordiobjektide, tehnovõrkude ja -rajatiste vajadus ning iseloom sõltub asustuse ja hoonestuse kontsentreeritusest. Mida laiemale alale on vajalik rajada, seda suuremad on kulutused. Tehnilise infrastruktuuri koormus on seotud elamuehituse ja ettevõtluse aktiivsusega. Mida kiirem on areng, seda suurem on nõudlus, põhjustades s.h olemasolevate transpordiobjektide, tehnovõrkude ja -rajatiste vananemist (nt olemasolevaid teid on vaja laiendada, vajadus rajada ühisveevärk ja -kanalisatsioon, vajadus laiendada kaugkütte piirkonda).

Täiendavalt on vajalik ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni rajamine mäetööstusest kahjustatud hajaasustusega piirkondades, kus puudub nõuetele vastava põhjavee kasutamise võimalus ning kus ei ole võimalik reo- ja heitvete käitlemine muul moel.

Vastavalt *Jõhvi valla ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni arendamise kavale aastateks 2011 kuni 2024* on ühisveevarustuse ja -kanalisatsiooni puhul on üheks oluliseks näitajaks teenindatav elanike arv, milleks on vähemalt 50. Ühisveevarustus puudub Kotinuka ja Kose külades. Kotinuka külla ei ole lähiaastatel ühisveevärgi rajamist ette nähtud. Ühisveevärgist ja/või kanalisatsioonist saab rääkida juhul, kui asulate elamud on ühendatud mingi teise asula ühisveevärgi ja/või -kanalisatsiooniga.

Valla transpordiobjektide arengut mõjutavad 11 riigimaanteed, millest vähemalt viit kasutatakse transiitvedudeks. Valda läbivad nii Tallinn-Narva raudtee, kui ka kohaliku tähtsusega raudteeharud. Tammiku alevikust kagusuunal on kavandatud lennuväli.

2.4.1. Energeetika

Jõhvi vald on hästi varustatud nii elektrivõrgu kui gaasisüsteemidega.

Valla territooriumit läbivad nii 330, 220 kui ka 110 kV kõrgepingeliinid. Üldplaneeringu kaardile on kantud ka 35 kV keskpingeliinid. Samas eksisteerib ka väiksema nimipingega keskpinge liine. Kõikide külade alajaamade elektritoide toimib 10 kV liinidel. Jõhvi linna kõik alajaamad toimivad 6 kV kaabelliinidel. Lisaks on veel ka kaevandusi teenindavad kuni 35kV nimipingega ajutised liinid.

Tänavavalgustusega on varustatud enamuse Jõhvi linna olemasolevatest tänavatest ja Tammiku aleviku peamised tänavad.

Valla territooriumil paikneb Jõhvi gaasirõhu regulaatorjaam (Kotinuka külas), kus hargnevad kesksurvekorustikud Jõhvi linna, Kohtla-Järvele ja Toilasse. Üldplaneeringuga on kavandatud uus gaasitorustik regulaatorjaamast Kohtla-Järve Ahtme linnaossa (trass kulgeb Jõhvi linnast mööda idasuunal).

Üldplaneeringu kaartidele (Kaart 9) on kantud Jõhvi valla territooriumil paiknevad magistraalsed D-kategooria ja C-kategooria torustikud ning Kotinuka külas asuv gaasi regulaatorjaam.

Maagaasi kasutavad vallas tehnoloogiliseks otstarbeks ja kütteks peamiselt (tööstus)ettevõtted. Eratarbijad kasutavad maagaasi peamiselt kütteks. Soojamajanduses tuleb eelistada kombineeritud kasutusega tsentraalseid küttesüsteeme. Linnasiseselt on suund tarbijakulu arvestamisele ning efektiivsele soojakasutusele.

D-kategooria gaasitorustike kaitsevöönd-kitsenduste ulatus on määratud Vabariigi Valitsuse 2. juuli 2002 määrusega nr 212 (*Gaasipaigaldise kaitsevööndi ja D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba ulatus*)⁴⁰. Praegu on Jõhvi valda läbiva D-kategooria gaasitorustiku kaitsevöönd läbimõõduga Ø 530 juures 10 m torust ning DN 500-st väiksemate torude puhul 5 m torust. AS Eesti Gaas planeerib nimetatud gaasitorustiku rekonstrueerimist kogu selle pikkuses läbimõõdule üle 500 mm ja gaasi rõhule 55 bar. Seetõttu on torustiku kaitsevööndi ulatus planeeringu kaartidel tähistatud 10 m torust.

D-kategooria gaasitorustikule on ette nähtud trassikoridor minimaalselt 10+10 m laius. Hilisemate detailplaneeringutega tuleb võimaluse korral D-kat gaasitorustike teenindamiseks kavandada tootmismaa sihtotstarbega krundid kaitsevööndiala laiuses.

Perspektiivne D-kat gaasitorustiku rekonstrueerimine toimub olemasoleva trassi koridoris, va Kotinuka külas, kus gaasitorustik ristub Tallinn-Narva maanteeaga.

Detailplaneeringute koostamisel ja uute hoonete projekteerimisel tuleb võtta arvesse, et D-kategooria gaasitorustiku ja planeeritavate/projekteeritavate hoonete vaheline ohutuskuja määratakse Eesti Vabariigi Standardis EVS 884:2005 toodud nõuetele. Minimaalne ohutuskuja hoonetest on 25 m.

Kaugküttepiirkonnas asuvate tarbijapaigaldiste varustamiseks soojusega kasutatakse kaugkütet, et tagada kindel, usaldusväärne, efektiivne, põhjendatud hinnaga ning keskkonnanõuetele ja tarbijate vajadustele vastav soojusvarustus. Isikud, kes kaugküttepiirkonna määramise ajal ei kasuta kaugkütet, ei ole kohustatud liituma võrguga.

Jõhvi vallas on kaugküttepiirkondadeks määratud Jõhvi linn, Tammiku alevik, Edise-Aiandi kortermajade piirkond.

40 RT I 2002, 58, 367

Üldplaneeringusse on kantud ka perspektiivne kaugküttetorustiku trassikoridor, mis kulgeb Kohtla - Järve Järve linnaosast Ahtme linnaosasse läbides ka Jõhvi valda. Kavandatava soojatrassi rajamise eesmärgiks on Kohtla - Järve Somp ja Ahtme linnaosa ning Jõhvi linna varustamine soojaga peale Ahtme soojuselektrijaama sulgemist, mis on kavandatud aastaks 2013. Magistraaltorustiku asukoha määramiseks koostati Jõhvi valla üldplaneeringut täpsustav teemaplaneering, mis kehtestati 15.03.2012 otsusega nr 181. Teemaplaneeringu koostamise eesmärk oli leida sobiv asukoht kavandatavale soojatrassile ning vastaval maa-alal maade kasutustingimuste täpsustamine. Teemaplaneeringus käsitleti kolme erinevat varianti trassiasukoha valikul. Sobiva variandi väljavalimisel arvestati olulise lisaväärtusena võimalust siduda trassiga ka teiste piirkondade tarbijad. Seetõttu osutus eelistatuks trassivariant, mis kulgeb Kohtla - Järve Järve linnaosast läbi Käva asumi Somp linnaosasse ning sealt edasi läbi Tammiku asumi Ahtme linnaosasse. Trassikoridor kulgeb valdavalt olemasoleva haruraudtee ning Somp - Jõhvi maantee läheduses. Soojatrass on kavandatud rajada maa-alusena. Üldplaneeringu kaartidel (Kaart 9) on määratletud trassikoridor, mille laiuseks on üldjuhul 30 m. Trassikoridori piires kulgeb 2 m laiune trassiala (kus hakkab realselt paiknema torustik) koos kaitsevööndiga (laiusega 3+3 m). Kavandatavale soojatrassi torustikule peab olema tagatud ligipääs kogu trassi ulatuses ning vähemalt ühelt küljelt, eraldi hooldusteede rajamise vajadust ei ole. Trassiala ulatusega 2 m peab jääma ehitistest vabaks. Planeeringuga määratletud trassikoridori alal jätkub senine maakasutus, samuti puudub maade ümberkruntimise vajadus. Kuni soojatrassi projekti valmimiseni tuleb ehitustegevus trassikoridori poolt hõlmataval maa-alal kooskõlastada VKG Soojus AS-ga.

Energeetika arendamiseks tuleb koostada arengukava, mille kohased tegevused ei ole üldplaneeringu muutmise aluseks.

Jõhvi valda ei ole lubatud üle 100kW-se võimsusega elektrituulegeneraatorite kavandamist.

2.4.2. Veevarustus ja kanalisatsioon

Jõhvi vallale on koostatud 2006. aastal vastavalt *ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni seadusele*⁴¹ Jõhvi valla *ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2011 kuni 2024*⁴² (ÜVK AK).

Keskkonnaminister on kinnitanud oma 2. juuli 2009 käskkirjaga nr 1080 reoveekogumisalade nimekirja (reostuskoormusega alla 2000 ie). Keskkonnaminister on kinnitanud oma 2. juuli 2009 käskkirjaga nr 1079 reoveekogumisalade nimekirja reostuskoormusega üle 2000 ie (sh Jõhvi reoveekogumisala - Jõhvi linn ja Jõhvi küla, Pargitaguse küla, Pauliku küla, Kotinuka küla ja Linna küla – 13010 ie). Jõhvi valla üldplaneeringu koostamisel on võetud aluseks nimetatud käskkirjas määratletud reovee kogumisalad⁴³. Valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni areng määratakse ÜVK AKga ning arengukava kohased tegevused ei ole üldplaneeringu muutmise aluseks.

Reoveekogumisaladeks (reostuskoormusega alla 2000 ie) on Jõhvi vallas määratud Edise, Kose ja Tammiku. Reoveekogumisaladeks (reostuskoormusega üle 2000 ie) on Jõhvi vallas määratud Jõhvi linn. Jõhvi vallas paiknevad Kahula küla ja Somp küla on Somp kogumisala ning Puru küla ja

41 RT I 2010, 56, 363

42 Kinnistatud Jõhvi Vallavolikogu 15. detsembri 2011 määrusega nr 78, kättesaadav: http://wd.johvi.ee/?page=pub_view_dynobj&pid=445794&tid=7032&desktop=1017

43 Reoveekogumisala - on ala, kus on piisavalt elanikke või majandustegevust reovee kanalisatsiooni kaudu reoveepuhastisse kogumiseks või suublasse juhtimiseks. Mõiste on defineeritud *ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni seaduses* (§4 lõige 2²) Reovee kogumisalade määramise kriteeriumid on kehtestanud Vabariigi Valitsus 19.03.2009.a määrusega nr 57, *Reoveekogumisalade määramise kriteeriumid* (RTI 2009, 19, 125). Nimetatud määrus sätestab reoveekogumisalade määramise kriteeriumid piirkondadele, kus elab rohkem kui 50 inimest, kusjuures määratava reoveekogumisala minimaalne suurus on 5 ha.

Pargitaguse küla on Ahtme linnaosa koosseisus.

Jõhvi vallas on ühisveevarustuse või selle võimalusega kaetud praktiliselt kogu valla elanikkond (~99%). Ühisveevärk on olemas nii Jõhvi linna kui ka suuremale osale Jõhvi valla külade elamutel (k.a hajaasustuspiirkondades). Ühisveevärgi rajamise põhjuseks hajaasustuspiirkondadesse on asjaolu, et seoses kaevandustegevusega on elamute joogiveekaevud jäänud kuivale või ei vasta veekvaliteet normidele.

Veekvaliteedi tõstmiseks on välja ehitatud Kurtna-Vasavere veehaare ja Kose külas asuv regionaalne veepuhastusjaam. Toimub ka linnasiseste magistraalide rekonstrueerimine (eeldatav valmimine 2014).

Ühiskanalisatsioon on rajatud järgmistes piirkondades:

- Jõhvi linnas korterelamute (~10 000 el.) ja ettevõtete piirkonnas, kus reovesi kogutakse kokku Jõhvi peapumpalasse ning suunatakse Kohtla-Järve regionaalsesse reoveepuhastisse.
- Tammiku aleviku kortermajade piirkonnas (~300 el.), kus reovesi kogutakse isevoolselt kokku ja suunatakse pumplaga kohalikku reoveepuhastisse.
- Edise-Aiandi kortermajade piirkonnas (~120 el.), kus reoveed kogutakse isevoolselt kokku ning suunatakse pumplaga kohalikku reoveepuhastisse.

Valla ÜVK AKs on toodud ka olemasolevad ja perspektiivsed tuletõrje veevõtukohtad. Tuletõrje veevõtukohtadel peab olema tagatud tuletõrjeautode juurdepääs koos ümberpööratavast kohaga.

2.4.2.1 Puurkaevud, puhastid, pumplad ja tuletõrjevee mahutid

Jõhvi vallas on kokku 170 puurkaevu olmevee saamiseks⁴⁴.

Olmevee puurkaevude arv asustusüksuste lõikes:

- Jõhvi linn - 37 puurkaevu
- Sompa küla - 25 puurkaevu
- Kahula küla - 23 puurkaevu
- Edise küla - 19 puurkaevu
- Tammiku alevik - 15 puurkaevu
- Kose küla - 12 puurkaevu
- Puru küla - 11 puurkaevu
- Pauliku küla - 9 puurkaevu
- Kotinuka küla - 8 puurkaevu
- Pargitaguse küla - 3 puurkaevu
- Linna küla - 3 puurkaevu
- Pajualuse küla - 3 puurkaevu
- Jõhvi küla - 2 puurkaevu

44 Veka EELIS, kättesaadav: <http://loodus.keskkonnainfo.ee>

Lisaks olmevee puurkaevudele on Jõhvi vallas kokku 5 puurkaevu tootmisvee saamiseks. Tootmisvee puurkaevude arv asustusüksuste lõikes:

Edise küla - 2 puurkaevu

Kotinuka küla - 2 puurkaevu

Jõhvi linn - 1 puurkaev

Jõhvi küla - 1 puurkaev

Kui põhjaveet võetakse rohkem kui 5 m³ ööpäevas, on *veeseaduse*⁴⁵ § 8 lg 2 p 2 alusel nõutud vee erikasutusluba. Planeeringu joonistel ja lisas 5 on kajastatud puurkaevud, kust veevõtt on reguleeritud vee erikasutus- ja keskkonnakomplekslubadega.

Lisas 5 toodud tabelis on kajastatud ka likvideeritavad puurkaevud.

Üldplaneeringu koostamisel on arvestatud „Tammiku aleviku kanalisatsioonitorustiku ja pumpla rekonstrueerimine“ projekti lahendustega Tammiku aleviku reovee osas (OÜ T-Model, Lemminkäinen Eesti AS tellimusel, esitatud 20. juuni 2012.a Keskkonnaametile kooskõlastamiseks, reg nr V 7-2/12/15901). Vastavalt nimetatud projektile rekonstrueeritakse Tammiku aleviku reoveepumpla ja reoveed suunatakse Kohtla-Järve reoveepuhastile. Nimetatud projekti lõppemisega kohalikke reoveepuhasteid enam ei kasuta.

Puurkaevude, puhastite, pumplate ja tuletõrjervee mahutite andmed on kajastatud LISAS 5.

2.4.3. Liiklusskeem ja teedevõrk

Käesolevas planeeringus nimetatakse tänavaks teid, mis asuvad planeeringuga määratud tiheasustatud ja kompaktse asustusega aladel ning hajaasustuses kavandatud juhtotstarbega aladel⁴⁶. Tänavate projekteerimisel ja rajamisel võib omavalitsus nõuda jalg- ja/või kergliiklusteede kavandamist ning välja ehitamist. Teede ja tänavate projekteerimisel tuleb lähtuda standardist EVS 843:2003. Teede ja tänavate ehitamisel peab arvestama ka puuetega inimeste liikumisvajadusi.

Valla areng (millega kaasneb liikluse intensiivsuse suurenemine) nõuab eelkõige teede seisukorra ja sõidetavuse parandamist. Liiklusintensiivsuse suurenemisega kaasneb kahju keskkonnale müra ja heitgaaside näol, suureneb liiklusohhtlikkus. Viimastel aastatel on lisandunud kergliiklus- ja jalgteid. Liiklusohutust on tõstetud tänavavalgustuse rajamisega. Üldplaneeringu kohaselt tuleb valla suuremates asulates välja töötada ja kinnitada põhjendatud liiklusskeemid. Oluliseks võib osutada läbivliikluse reguleerimine, määrates liiklemiseks kindlad marsruudid ja lubatud kellaajad.

Üldplaneeringu kaardile on kantud ettepanekud tänava- ja teedevõrgu kavandamiseks. Kaardil on uued tänavad Jõhvi linnas ja riigimaanteed võimalikud uued trassid nii Tallinn-Narva põhimaanteele kui ka Jõhvi linna ümbersõidule. Üldplaneeringu kaardile on kantud olulisemad kergliiklusteed.

Vastavalt *teeseaduse*⁴⁷ § 13 lg 2 on kõikide riigimaanteed kaitsevööndi laius sõiduraja teljest 50 meetrit. Nii olemasolevate kui ka perspektiivsete riigimaanteed tee kaitsevööndi koridoris tuleb kehtestada ehitus- ja majandustegevuse piiranguala. Tee kaitsevööndisse uusi hooneid üldjuhul mitte planeerida.

45 RT I, 21.12.2011, 19

46 Nt linna piiridesse jäävate maanteed osad on linnatänavad: Jõhvi-Tartu-Valga maantee on Rakvere tn ja Tartu mnt; Jõhvi-Vasknarva maantee on Pargi tn; Jõhvi-Ereda maantee on Kaasiku tn.

47 RT I, 30.12.2011, 35

Üldplaneeringu kaartidel on kõikide olemasolevate avalikult kasutatavate teede teenindusmaa tähistatud transpordimaana. Riigimaanteedelt ei kavandata üksikute mahasõitudega juurdepääsuteid. Liikluse ohutuse ja sujuvuse tagamiseks peab sõidukijuhil olema sõidutee ja sellega külgneva ala ulatuses tagatud nõutav külgnähtavus, sellest tulenevalt kõrghaljastuse rajamine riigimaantee katte servast lähemale kui *tee projekteerimise normide*⁴⁸ lisa punktis 2.4.6, tabel 2.12 (lähtetase hea) toodule ei ole lubatud. Nähtavuskoridoride aladesse jäävatel maadel toimub metsamaa raadamine maaomanikuga kokkuleppel ja vastavalt kehtivatele õigusaktidele.

2.4.3.1 Riigimaanteed

Valla territooriumil on peamine vajadus maanteed järgi, mis võimaldaksid ümbersõite (transiitvedudele), ja teid, mis suurendaksid uute alade kasutamisele võtmise mugavust. Tulenevalt Jõhvi linna regiooni keskuse staatusest ja mitmete teede ristumisest, on riigimaanteed liikluskoormus suur. Keskmiselt 7000 autot ööpäevas, kuid mõnel maanteelõigul ületatakse ka 10000 auto piir⁴⁹. Valda läbivad riigimaanteed on toodud tabelis 4. Teedel ja tänavatel peab pöörama tähelepanu liiklusohutuse aspektidele ning suurendama läbilaskmise võimet (detailplaneeringu ja/või projekteerimise kaudu).

Tabel 4. Valda läbivad riigimaanteed

Tee nr	Tee nimetus	Tee liik
1 (E20)*	Tallinn - Narva	põhimaantee
3 (E264)	Jõhvi - Tartu - Valga	põhimaantee
32	Jõhvi - Vasknarva	tugimaantee
33	Jõhvi - Kose	tugimaantee
93	Kohtla-Järve - Kukruse - Tammiku	tugimaantee
13101	Jõhvi - Ereda	kõrvalmaantee
13102	Ahtme - Rausvere **	kõrvalmaantee
13136	Jõhvi - Uikala	kõrvalmaantee
13213	Jõhvi - Täkumetsa	kõrvalmaantee
13214	Kabelimetsa tee	kõrvalmaantee
13215	Aiandi tee	kõrvalmaantee

* Riiklikus teeregistris olev Euroopa teedevõrgustiku tee on tähistatud eraldi E-tähise ja numbriga.

** Ahtme-Rausvere kõrvalmaantee kulgeb Jõhvi valla ja Kohtla-Järve Ahtme linnaosa piiril.

Jõhvi valda läbivad riigimaanteed nimekirjas olevad rambid ja ühendused on kajastatud tabelis 5.

Tabel 5. Jõhvi valda läbivad riigimaanteed nimekirjas olevad rambid ja ühendused.

Tee nr	Tee nimetus
1304	Edise

48 Teede- ja sideministri 28.09.1999 määrus nr 55, *Tee projekteerimise normid* (RT I, 08.06.2012, 4)

49 Liiklusloenduse tulemused 2009. aastal. 2010. AS Teede Tehnokeskus. Maanteeamet. Tallinn.

1308	Jõhvi ring
1309	Aiandi ring
1310	Edise ring
1391	Laanese ring
1392	Jõhvi kalmistu tee
1393	Mäe
1394	Edise tee

Üheks oluliseks probleemiks on see, et põhimaantee nr 3 Jõhvi – Tartu – Valga läbib linna ja maantee orientatsioon ei ole kooskõlas maantee põhifunktsiooniga. Maantee esmaseks ülesandeks on tagada Ida-Virumaa ühendus Lõuna- Eesti ning Lätiga – sedakaudu ka kogu Kesk- ja Lõuna-Euroopaga. Siinkohal tuleb tunnistada, et Ida-Virumaa liikluse genereerimise raskuskese jääb Jõhvi vallast pigem ida, kui lääne poole. Seega peaks põhimaantee Jõhvi – Tartu – Valga maantee algus kanduma pigem linna idapoolsele möödasõidule kui läänepoolsele.

Üldplaneeringus on arvestatud Jõhvi läänepoolse ümbersõidu ning OÜ Toner-Projekti tööga nr 15/08 „Kõrvalmaantee nr 13134 Kukruse–Tammiku. Lõik: Kukruse–Pajualuse km 1,92-8,07 T3 Jõhvi–Tartu–Valga. Eelprojekt“ ning selles välja pakutud Pauliku (Sompa) viadukti ja kergliiklustunneli lahendusega (kooskõlastatud Jõhvi Vallavalitsuse 01.12.2009 istungi protokollilise otsusega nr 2). Nimetatud eelprojektiga määratud trassikoridor koos planeeritavate rajatiste ning perspektiivse teekaitsevööndiga on kantud üldplaneeringu kaartidele.

Ida-Viru Maavalitsus on koostamas maakonnaplaneeringut täpsustatavat teemaplaneeringut "E20/T1 Tallinn – Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi – Narva lõigus ja Vodava – Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" (vastu võetud Ida-Viru Maavanema 23.01.2012 korraldusega nr 1-1/17), mis koostakse põhimaantee nr 1 (E20) Tallinn- Narva trassi asukoha täpsustamiseks ja vastavusse viimiseks I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Jõhvi-Narva lõigul km 163,2-208,8, s.h ka Jõhvi idapoolse ümbersõidu trassi koridori täpsustamiseks ning vastavusse viimiseks III klassi maanteele esitatavatele nõuetele. Maantee rekonstrueerimise teehitusprojektide koostamine toimub vastavalt Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus sätestatud. Nimetatud teemaplaneeringuga määratud trassi koridoride asukohad on kantud üldplaneeringu kaartidele.

Tallinn-Narva maanteele on kavandatud teemaplaneeringuga eritasandilised ristmikud km 164 (Jõhvi 2. liiklussõlm) ning km 166 (Jõhvi 3. liiklussõlm). Varasemalt on välja ehitatud Jõhvi 1. liiklussõlm, mis on maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu kohaselt vajalik ringi ehitada. Eritasandiline ristmik on kavandatud ka Jõhvi idapoolisel ümbersõidul - Ahtme liiklussõlm km 6. Teemaplaneeringuga on kavandatud jalg- ja jalgrattateede tunnel Tallinn-Narva põhimaantee trassi ja V. Härma tänava ristumiskohal - km 163.

2.4.3.1.1 Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustatavast teemaplaneeringust "E20/T1 Tallinn – Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi – Narva lõigus ja Vodava – Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" tulenevad piirangud.

Teemaplaneeringuga on valitud I klassi maantee (põhimaantee) trassi koridori (puhverala välispiir

ühitib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga) asukoht, mille kogulaius I klassi maantee korral on 650 m ja III klassi maantee korral 420 m. Trassi koridori sees paikneb tee ja tee kaitsevööndi ala I klassi maantee korral 150 m, mis on määratud 75 meetrit mõlemale poole olemasoleva põhimaantee teljest. II klassi maantee puhul on tee ja teekaitsevööndiala 120 m. Teemaplaneeringuga ei laiendata tee kaitsevööndi ulatust, kuid teemaplaneeringu üldistusastmest tulenevalt reserveeritakse 50 meetri ulatuses teemaa ala, mis võimaldab vajadusel tee nihkumist 50 meetri sees. Põhimaantee täpne asukoht tee ja tee kaitsevööndi ala (150 m) sees määratakse tee-ehitusprojektiga. Tee-ehitusprojekti kinnistamisega täpsustub teemaa, tee kaitsevööndi ja tee sanitaarkaitse vööndi piir. Tulenevalt tee-ehitusprojekti raames koostatavate ehitusgeoloogiliste ja geodeetiliste uuringute tulemustest, võib vajadusel põhimaantee asukoht väljuda teemaplaneeringuga määratud tee ja tee kaitsevööndi alast, kuid mitte määratud põhimaantee trassi koridorist.

Teemaplaneeringuga on määratud maakasutuse piirangud, mis on välja toodud alljärgnevalt:

Teemaplaneeringus on määratud ajutised piirangud ehitamiseks tee ja tee kaitsevööndi alas (va teemaplaneeringu kehtestamise hetkeks Jõhvi linnas maanteest lõunasuunas asuvate kehtestatud detailplaneeringute realiseerimine; tehnovõrkude rajamine ning olemasoleval õuealal olemasolevate hoonete laiendamine või uute kõrvalhoonete rajamine. Uute hoonete ja rajatiste ning istandike rajamise keeld tee ja tee kaitsevööndi ala sees kehtib tee-ehitusprojekti kinnitamiseni, millele järgnevalt täpsustub teemaa, tee kaitsevööndi ja sanitaarkaitse vööndi välispiir. Tee-ehitusprojekti kinnitamise järgselt toimub ehitamine tee kaitsevööndi sees vastavalt kehtivatele seadustele. Kui tee kaitsevööndis asuvad olemasolevad hooned ning olemasoleval õuealal soovitakse olemasolevate hoonete laiendamist või uute kõrvalhoonete rajamist, tuleb projekteerimistingimused (detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral) või detailplaneeringud (nende koostamise kohustuse korral) kooskõlastada Maanteeametiga. Lähtetingimused Maanteeametilt tuleb küsida enne detailplaneeringu algatamist ja projekteerimistingimuste väljastamist.

Maantee trassi koridori puhveralas (mille välispiir ühitib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga), on inimese elamine ja puhkamine autoliiklusega kaasnevate keskkonnamõjude tõttu tervisele ohtlik. Arendustegevuse kavandamisel tuleb arvestada maanteeliiklusest tulenevate mõjudega, nagu võimalik müra ja õhusaaste. Seetõttu ei ole puhveralas soovitav müra ja saastetundlike objektide rajamine, va Jõhvi linna territooriumil ja käesoleva teemaplaneeringu kehtestamise hetkeks juba kehtestatud detailplaneeringu aladel.

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

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

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

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

2.4.3.2 Jõhvi linna tänavad

Üldplaneeringuga on määratud Jõhvi linna perspektiivne tänavate liigitus vastavalt EVS 843 "Linna tänavad" alljärgnevalt:

Tabel 6. Jõhvi linna perspektiivne tänavate liigitus (juhul kui Jõhvi-Tartu-Valga mnt jääb linna läbivaks teeks)

Põhimagistraalid	Jaotusmagistraalid	Kohalik jaotustänav	Veotänav
Rakvere tn	Pargi tn	Narva mnt (pärast Raudtee tn valmimist)	Lennuki tn paralleel tn ja selle pikendus kuni Sompa tänavani
Tartu mnt	Kaare tn	Põllu tn	
	Puru tee	Hariduse tn	
	Tartu põik tn	Juubeli tn	
	Kaasiku tn	Tammsaare tn	
	Malmi tn	Veski tn	
	Raudtee tn	Sompa tn lõigul Rakvere tn - Jaama tn	
	Narva mnt lõigul Raudtee tn kuni linna piir	Linda tn	
	Jaama tn	Toila tn	
	Kooli tn	Küti tn	
	Sompa tn lõigul Jaama tn kuni linna piir		
	Tööstuspargi tee		
	Kogujatee piki Tallinn-Narva maanteed lõigul Jaama tn kuni Raudtee tn		

Jõhvi linnas võimalik kaks erinevat arengustsenaariumi ja stsenaariumi valik sõltub eelkõige sellest, kas läbi linna läbib põhimaantee nr 3 Jõhvi – Tartu – Valga või mitte. Juhul, kui l Jõhvi – Tartu – Valga maantee ei jää linna läbivaks teeks, kaasnevad sellega muudatused ka tänavavõrgus. Olulisemaks muudatuseks on see, et tänased põhimagistraalid Rakvere tänav ja Tartu maantee

muutuvad jaotusmagistraalideks. Kuna juba täna täidavad need tänavad märksa enam ligipääsu funktsiooni kui läbivliikluse funktsiooni, siis see liik oleks juba täna neile tänavatele märksa loomupärasem ja teiselt poolt seaks see uutele detailplaneeringutele märksa vähem kitsendusi.

2.4.3.3 Kergliiklusteede võrk

Kergliiklusteede all mõistetakse käesolevas üldplaneeringus eelkõige jalgsi ja jalgrattaga liiklemiseks mõeldud teid, aga ka invaliikuritele, rulluisutajatele jne mõeldud teid.

Terviklikku kergliiklusteede võrgustikku Jõhvi linnas ja vallas käesoleval hetkel ei ole. Olemas on mõned viimase kolme aasta jooksul valminud lõigud ("Kukruse-Jõhvi" piki Tallinn-Narva maanteed ning Jõhvi linnas Rakvere tänava põhjapoolses servas), mille abil on Jõhvi kesklinnaga ühendatud Edise küla ning väljaspool valla piire osad Kohtla valla külad ning Kohtla-Järve linna Järve ja Kukruse linnaosad. 2012. aasta jooksul valmib kergliiklustee Jõhvi linnast piki Tartu maanteed kuni Tammiku ristmikuni, mille järel tekib rahuldav kergliikluse ühendus Tammiku aleviku ja Jõhvi linna vahel.

Perspektiivseid arenguid kergliikluse hõlbustamisel kirjeldab 2008. aastal valminud teostatavustasuvusanalüüs koos teemakaartidega "*Jalgrattamarsruutide väljaarendamise ettevalmistamine Jõhvi ning lähiümbruse omavalitsustes hoogustamaks turismialast arengut*". See koostati Jõhvi, Illuka ja Toila vallavalitsuste, Kohta-Järve linnavalitsuse ning ERKAS Arendusteenuste OÜ koostöös. Dokument näeb ette Jõhvi ning selle lähitagamaa sidumist kergliiklusteedega, mis hõlbustaks nii kohalike elanike kui turistide liiklust piirkonnas. Põhitähelepanu on suunatud Jõhvi ühendamisele peamiste ümbruskonna vabaõhu-rekreatsioonikompleksidega (Pannjärve tervisespordikeskus ja Kurtna järvistik Illuka vallas, Toila rand ning jahi/paadisadam Toila vallas) ning Jõhvi-Kohtla-Järve linnastust paremale ühendusele Ahtme, Järve, Kukruse ja Kohtla-Nõmmega. Dokument määratleb marsruudid, millele tuleks edaspidi vastavat turismitaristut (viidad, infotahvlid, puhkekohad) välja arendada ning tõstab esile kõige olulisemad teelõigud, mis tuleks välja ehitada eelisjärjekorras.

Kergliikluse võrgustiku arengut Jõhvi linnas raskendavad kohati kitsad tänavad ning linna pooleks lõikav raudtee. Täna on kesklinnas loodud kaks legaalselt raudteeületuskohta: Pargi tänava pikendusel ja teine Tartu maantee pikendusel. Pargi tänava pikendusel valmib eeloleva paari aasta jooksul kergliikluse tunnel, mis hõlbustab oluliselt liiklust linna suurimast elamurajoonist (nn. Jõhvi mikrorajoon) linna tänasesse keskusesse ning linnakeskme ja kontserdimaja vahelist liiklust.

Edaspidi on vajadus rajada kergliiklusele legaalsed ülekäiguvõimalused praegu kasutusel olevatele ülekäigukohtadele Narva mnt 40 joonele suunal Malmi tänav (ühendamaks raudteest põhja pool asuvad elamukvartalid ja lõuna pool asuvad tööstusettevõtted) ning Raudtee 25 krundi juures (ühendamaks aiandusühistute piirkonda põhja pool asuva elamurajooniga).

Olemasolevad ja planeeritavad jalakäijate raudtee ülekäigukohad on seotud kergliiklusteede võrgustikuga ning kaartidel tähistatud.

Linnasisese kergliiklusteede võrgustiku edasisel arendamisel tuleb kaaluda kergliiklusele eelise loomist autode ees valdavalt olemasoleva tänavamaa raames või määratleda osa tänasest laiaist tänavast selgepiirilisel kergliikluse jaoks. Sellel on ka üldisele liikluskultuurile distsiplineeriv ning rahustav mõju (nt Narva maanteel autosõiduradade kitsendamine ja tänaste kõnniteede laiendamine jalg- ja jalgrattateedeks).

Kõik põhi- ja jaotustänavate äärsed jalakäijate teed tuleb arendada välja nn kergliiklusteedena.

Linna läbivad kergliiklusteed tuleb tähistada ja viidastada.

Kergliiklusteede ristumisel maanteega, tuleb teeületuskoht rajada eritasandilisena. (vt ka ptk 2.4.5.5).

Kergliiklusteede võrgustikus on kajastatud ka Jõhvi linna promenaad. Promenaadi I ja II etapp (Rakvere tänav kuni kesklinn) on käesolevaks hetkeks juba realiseeritud. III etapi (kesklinnast kuni kontserdimajani) eeldatav väljaehitamise aeg on kavandatud aastateks 2013-2014.

2.4.3.4 Ühistransport

Ühistranspordi arengut määrab eelkõige teenuse vajadus (nt uued elamualad). Linnalähedaste uute hoonestusalade rajamisel tuleb kaaluda transpordimaa planeerimist ühistranspordirajatiste ehitamiseks.

Ühistranspordiliikluse täiustamise vajaduse hindamisel on silmas peetud EVS 843 uustöötlaste projektis toodud nõudeid.

Ühistranspordi liinivõrgu kavandamisel tuleks arvestada alljärgnevat nõudeid:

- liini peatuskohast normatiivse jalgsikäigu teekonna ulatuses peaks elama (töötama/küllastama) piisav arv inimesi;
- peab olema piisav hulk potentsiaalseid ühistranspordi kasutajaid, et sõitjatele sobiva liiklussageduse korral saavutada optimaalne veeremi täituvus liinil;
- keskusest eemal paiknevate tööstusalade teenindamiseks on otstarbekas trasseerida ühissõidukite liinid nii, et need leiaksid kasutamist ka tipp-tundide vahelisel ajal;
- väikese asustustihedusega piirkondi teenindav ühissõidukiliin võiks läbida võrdlemisi paljusid piirkondi (nn pärlikee-põhimõte), et sõitjate arv võimaldaks rakendada vastuvõetavaid liiklusintervalle;
- tipp-aegadel tuleks sõiduaja lühendamiseks ja liinikoormuse ühtlustamiseks rakendada ekspresliine suuremate korrespondentside suundadel;
- uute maa-alade asustamisel tuleks eelkõige hõlmata olemasolevate ühissõidukiliinide lähistel või nende pikendusel paiknevad alad;

Tänane ühistranspordi liinivõrgu keskmiseks tiheduseks on Jõhvi linnas ca 1,4 km/km² ja linna põhjapoolses osas ületab jalgsikäigu kaugus peatusesse 0,6 km. Selline olukord pärsib ühissõiduki kasutamist ja soodustab sõiduauto kasutamist. Joonisel 1 on see olukord ka kujutatud ja samas on toodud ka soovitusel tänavate suhtes, kuhu tuleks tulevikus bussiliinid kavandada. Samas olgu märgitud, et Jaama tänava remondi käigus on sellele tänavale bussipeatused ka juba välja ehitatud. Juhul, kui soovitude kohaselt bussiliinide võrku laiendada, siis ühistranspordi liinivõrgu keskmine tihedus kasvaks kuni 2,25 km/km².

Joonis 1. Tänaused ja soovituslikud bussiliinidega kaetud tänavad



Jõhvi linna üheks probleemiks on pikka aega olnud **bussijaama asukoht**. Käesolevas üldplaneeringus nähakse ette bussijaama eelistatud **asukohana** kesklinn (olemasolevas asukohas või selle vahetus läheduses). Rakvere tänavale viadukti naabrusesse kavandatav ringristmik muudab tänase bussijaama kasutamise veelgi mugavamaks.

Alternatiivse variandina ei ole välistatud ka bussijaama viimine tänasesse raudteejaama piirkonda. Sellisel juhul peab linnadevaheliste ja maakonnaliinide bussipeatus tänases asukohas kesklinnas ikkagi säilima.

Bussijaama ja reisirongipeatuse asukoht tuleb lahendada komplekselt eelistatuna kesklinnas, alternatiivsetena variandina olemasolevas raudteejaama territooriumil.

Järgnevas peatükis (ptk 2.4.3.5) on käsitletud ka reisirongi peatuse viimist kesklinna.

2.4.3.5 Raudtee

Jõhvi valda läbib lääne-ida suunaliselt Tallinn-Narva raudtee, mille valmimine 1870. aastal andis olulise tõuke Jõhvi linna arenguks. Raudteejaam asub Jõhvi linnas. Raudtee jagab linna kaheks, üle raudtee pääseb mööda kesklinnas asuvat 70-ndate II poolel rajatud autoviadukti. Käesoleva hetkel toimuvad ulatuslikud viadukti rekonstrueerimise- ja ehitustööd, uus viadukt peaks valmima 2013. aastal. Linnas on ka mitmeid raudtee hargnemisi, mis teenindavad peamiselt tööstusi (veetakse nii tooret kui ka toodangut).

Jõhvi linnas on autoliiklusele ainult kaks raudtee ületuskohta. Teine ületuskoht on samatasandiline riste Jõhvi – Vasknarva T 32 maanteel linna idapiiril. Kergliiklusele on kesklinnas loodud kaks raudteeületuskohta: Pargi tänava pikendusel ja Tartu maantee pikendusel. Viadukti rekonstrueerimisega tagatakse kergliiklusele raudtee ületuskoht ka viaduktil.

Raudteel on kaitsevöönd⁵⁰ arvestatuna rööpa teljest (mitmeteelistel raudteedel ja jaamades äärmise rööpa teljest) 50 m, tihe- ja kompaktselt asustatud aladel 30 m. Kui kavandatakse raudteega ristuvaid rajatisi tuleb taotleda raudtee infrastruktuuri valdajalt tehnilised tingimused.

Üldplaneeringus on kajastatud perspektiivse uue raudteeharu orienteeruv asukoht. Raudtee kaitsevööndi laius (30 m rööpa teljest) on määratud arvestades perspektiivset raudteeharu. Raudtee kaitsevööndis kehtivad *raudteeseadusest*⁵¹ tulenevad nõuded.

Üldplaneeringuga kavandatakse Ahtme-Jõhvi raudtee likvideerimine.

Uue raudteeharu ehitamisel tuleb ohutuse tõstmiseks välistada samatasandilisi raudteeülesõidu- ja ülekäigukohti. Üldplaneeringu kaartidel on kajastatud olemasolevad ja perspektiivsed raudtee ülekäigukohad.

Edaspidiste planeeringute koostamisel ja ehitiste projekteerimisel tuleb järgida õigusaktides sätestatud nõudeid raudtee sihtotstarbelise tegevuse ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks.

Koostöös raudtee infrastruktuuri valdajaga tuleb edasisel planeerimisel ja projekteerimisel näha ette raudteest tulenevate kahjulike mõjude (saaste, müra jms) ja ohu vähendamiseks meetmeid ohu ja müra vähendamiseks.

Kahetasandiliste ristumiste läheduses tuleb edaspidiste detailplaneeringute ja projektide koostamisel arvestada täiendava transpordimaa kavandamisega kahetasandiliste ristumiste tarbeks. Selliste planeeringute ja projektide koostamisel tuleb koostööd teha raudtee infrastruktuuri valdajaga.

Üldplaneeringuga käsitletakse ka **eelistatud variandina Jõhvi reisirongi peatuse viimist kesklinna**. Selline lahendus tuleb siduda kavandatava jalakäijate promenaadiga ning kesklinnas paikneva bussijaamaga. Reisirongi peatuse toomine kesklinna suurendab raudteeliikluse kasutajaskonda ja parandab raudteejaama kättesaadavaust. Reisirongi peatus vahetult kesklinnas on kasutajatele atraktiivsem, sest siin paiknevad ka teised olulised külgetõmbekohad ja erilise tähtsuse omandab selline soodne asukoht juhul, kui õnnestub edasi arendada regionaalsete raudteeliinide ideed.

Alternatiivse variandina ei ole välistatud reisirongi ooteplatvormi rekonstrueerimine olemasolevas raudteejaamas.

Bussijaama ja reisirongipeatuse asukoht tuleb lahendada komplekselt eelistatuna kesklinnas, alternatiivse variandina olemasolevas raudteejaama territooriumil.

Raudteejaama nihutamise küsimuses osutuvad määravaks ilmselt raudtee tehnilised aspektid.

Valla arengule on oluline vähendada raudtee ebasoodsat mõju elukeskkonnale, linna infrastruktuuri arengule ja ohutusele. Selleks on vajalik:

- Koos raudtee teise niidi (perspektiivse raudteeharu) välja ehitamisega rajada eritasandilised ületuskohad;
- Komplektse liiklussõlme rajamine Tallinn-Narva maantee, Jõhvi-Vasknarva maantee, Narva maantee ja Tapa-Narva raudtee lõikumistele.

2.4.3.6 Lennuväli

Üldplaneeringu kaardile on kantud Jõhvi vallas asuv lennuväli, mille tõusu ja maandumissektorite

⁵⁰ *Raudteeseadus* (RT I, 20.12.2011, 15)

⁵¹ RT I, 20.12.2011, 15

kaardile kandmisel on arvestatud ohutustsooni suuremisega. Lennuvälja alasid on suurendatud edela suunal (lennuraja pikkuseks on kavandatud 1200 m).

Lennuvälja arendamise ja kasutusele võtmisega tuleb lahendada kavandatud transpordimaade kasutamine detailplaneeringuga (s.h lahendada ümbritsevate alade liiklusskeem).

Ehitustingimuste määramisel lennuvälja ja kopteriväljaku lähiümbruses tuleb lähtuda lennundusseaduse⁵² nõuetest.

Edasiste detailplaneeringute koostamisel tuleb arvestada Jõhvi lennuvälja lähiümbruse piirangupindadele kehtestatud ohutusnõuetega.

2.4.5. Linnaliiklus ja parkimiskorralduse üldpõhimõtted

2.4.5.1 Liikluskorralduse üldpõhimõtted

Liikluskorralduse üldiste põhimõtetenä tuleks eelkõige rõhutada neid, mis on välja toodud EVS 843 uustöötamise projektis ja need seisnevad alljärgnevas:

Liikluskorralduse peamiseks eesmärgiks on võimalikult ohutu ja sujuva liikluse tagamine vastuvõetavate kulutuste juures. Sel eesmärgil on vajalik:

- läbiva ja kohaliku liikluse võimalikult suur eraldamine;
- auto- ja kergliikluse vaheliste konfliktide vähendamine;
- omavahel konflikte põhjustavate liiklusvoogude vähendamine.

Autotranspordi negatiivne mõju on seda väiksem, mida sujuvamalt kulgeb liiklus. Sujuvuse suurendamiseks on vajalik kavandada hierarhiline tänavavõrk ja jälgida, et planeerimistegevus toetaks selle hierarhilise süsteemi tekkimist ja edasiarendamist. Piirama peaks peale- ja mahaõite teega külgnevatelt aladelt, mis muudab liikluse teel sujuvamaks. Sujuvam liiklus võimaldab samal infrastruktuuril tõsta liiklussagedust. Sujuvusele mõjub negatiivselt vasakpöörde sooritamine.

Auto- ja kergliikluse vaheliste konfliktide vähendamise meetmed on sõltuvad tänava liigist ja selleks on kolm peamist võimalust:

- ruumiline eraldamine (eritasandilised ristmikud);
- ajaline eraldamine (foorjuhtimise kasutamine);
- kooseksisteerimine (samatasandilistel reguleerimata ristmikel ja ülekäikudel, rahustatud liiklusega aladel ning elamualadel).

Linna läbiv liiklus tuleb reeglina juhtida linnast mööda, I ja II klassi linnade puhul tuleb ka linnakeskust läbiv liiklus suunata linnakeskusest mööda. Linna liiklussüsteemi kavandamise tulemusena tuleb luua tingimused ühistranspordi eelisarendamiseks.

Linna liikluskorraldusel võib kasutada järgmisi meetmeid:

- ühissõidukiraja või -tänava rajamine;
- ühissõidukite eelistamine foorjuhtimisega ristmikel;
- ristmike ja ülekäikude ümberehitamine;

52 RT I, 30.12.2011, 9

- ühesuunalise liikluse kasutamine;
- kiiruspiirangute kasutamine;
- parkimise korraldamine (sh tasulise parkimise rakendamine, parkimise kestuse piiramine jms) või keelustamine;
- tasulise sissesõidu (nn tänavatolli, ummikumaksu) rakendamine;
- veo- ja/või sõiduautoliikluse piiramine;
- jalgtänavate rajamine;
- kergliiklusteede võrgu rajamine;
- rahustatud liiklusega piirkondade rajamine.

Liikluse rahustamise idee, mis ajalooliselt on alguse saanud nn õuealadelt, seisneb selles, et teatud tehniliste võtetega piiratakse liiklemiskiirust kuni soovitud tasemeni. Liikluse rahustamise tulemusena luuakse keskkond, kus mootorsõidukid ja kergliiklejad saaksid teineteist suhteliselt häirimata koos eksisteerida. Liikluse rahustamise tulemusena lisaks kiiruse vähenemisele võib väheneda ka liiklussagedus. Liikluse vähenemine leiab aset juhul, kui enne liikluse rahustamise võtete rakendamist esines vaadeldaval tänaval või tänavalõigul ka läbivliiklust.

Liiklussageduse kasvades magistraaltänavatel tuleb ristmike läbilaskvuse ja liiklusohutuse tagamiseks hakata mingil hetkel kasutama foorjuhtimist, teatud liiklussagedusel on vajalik ka jalakäijate teeületust hakata reguleerima fooridega. Mõistlik on hakata üheaegselt reguleerima mitmeid ristmikke ja ülekäike, sest see annab võimaluse nende omavahelise töö koordineerimiseks, mille tulemuseks on põhisuundadel oluliselt sujuvam liiklusvoog.

Kiiruspiirangu eesmärk on sõidukite liikumisrežiimi reguleerimine nii, et oleks tagatud võimalikult ohutu, sujuv, majanduslik ja keskkonnasäästlik liiklus. Konkreetse tänavakiiruspiirang peab vastama selle tänavaliigile, tehnilistele parameetritele, keskkonna- ja liiklusohutuse nõuetele.

Liikluskorralduse üldised põhimõtted on otseselt seotud tänavavõrgu hierarhilise ülesehitusega ehk teisisõnu tänavate liigitusega. Mida kõrgemasse hierarhiasse tänav kuulub, seda sujuvam liiklusvoog tuleb tänaval tagada. Jõhvi linnas võimalik kaks erinevat arengutsenaariumi ja stsenaariumi valik sõltub eelkõige sellest, kas läbi linna kulgeb põhimaantee nr 3 Jõhvi – Tartu – Valga või mitte. Eeldused tulevikus selle maantee väljaviimiseks on olemas ja see on märksa paremini kooskõlas ka tänase tegeliku liikluskorraldusega Rakvere tänaval, Tartu maanteel ja Tartu põigul. Juhul, kui Jõhvi linnas säiliks põhimagistraalid, siis tuleks leida võimalusi vähendada neil tänavatel ligipääsu funktsiooni ja vähendada tuleks nendel tänavatel ka parkimist. Samuti tuleks rakendada olulisi piiranguid planeeringutele. Kui linnas jääb kõige kõrgemaks tänavate hierarhiliseks tasemeks jaotusmagistraal, siis puudub vajadus täiendavate piirangute rakendamiseks ja nendel tänavatel parkimise suhtes oleks põhjust suhtuda märksa leebemalt.

Sõltumata küll sellest milline saab olema Rakvere tänavaliik, tuleb selle rekonstrueerimise käigus kavandada olulisi muudatusi, mis ühelt poolt on seotud jalakäijate liiklusohutusega ja teiselt poolt sellega, et peatee-kõrvaltee põhimõtte rakendamine sedavõrd laia tänavapuhul on liialt liiklusohutlik eriti kasvava liiklussageduse tingimustes.

Elamupiirkondades, aga ka ärikvartalites, on autotranspordi negatiivse mõju vähendamiseks olemas mitmeid planeerimisalaseid, ehituslikke kui ka liikluskorralduslikke võtteid. Esmalt tuleks rakendada selliseid võtteid, mis vähendaksid nendel tänavatel läbivliiklust (kui seda juhtub seal olema) ja teiseks tuleks kasutusele võtta meetmed, mis muudaksid liikluse aeglaseks, kuid samas

sujuvaks. Neid eesmärke on võimalik saavutada liikluse rahustamise võtete süsteemse rakendamise ja just antud piirkonnale sobivalt. Peale liiklusmärkide tuleb kasutada tehnilisi võtteid.

Autotranspordi negatiivset mõju elukeskkonnale saab kõige efektiivsemalt ära hoida või vähendada planeerimisalaste võtetega. Suuremad ja kiiremad liiklusvood peaksid kulgema elamutest võimalikult kaugel ja nende kahe piirkonna vahele tuleb ette näha kõrghaljastust või mitte elamufunktsiooniga (mille lähedus elamupiirkonda ei häiri) hoonetefront. Paraku on keeruline seda põhimõtet rakendada väljakujunenud keskkonnas. Teede ehitamisel peab lähtuma olemasolevatest ehitatud alades (elamupiirkonnad jmt), ning valima vastavalt olukorrale sobilikud lahendused.

Tihe- ja kompaktset asustatud aladel määratakse tänava kaitsevööndi laius detailplaneeringuga. Kaitsevöönd tuleb määrata arvestatuna transpordimaa piirist.

Täiendavalt määratakse käesoleva üldplaneeringuga Tallinn-Narva põhimaantee teeteljest kahele poole 75 m kaugusele ulatuvale alale (kokku 150 m laiusele koridorile) kooskõlastamise nõue Maanteeametiga ehitusprojektide ja detailplaneeringute koostamisel. Jõhvi linna perspektiivsetele ümbersõitudele määratakse trassikoridor laiusega 200 m, kus kehtib kooskõlastamise nõue Maanteeametiga ehitusprojektide ja detailplaneeringute koostamisel. Kooskõlastamise vajaduse määrab Jõhvi Vallavalitsus projekteerimistingimustes või planeeringu lähteseisukohtades.

Jõhvi vallal on õigus nõuda teedevõrgu lahendamiseks detailplaneeringu koostamist. Uute teede planeerimisel tuleb moodustada eraldi transpordimaa krunt. Transpordimaa minimaalseks laiuseks tuleb kavandada **12 m**. Vallavalitsus võib lubada põhjendatud vajadusel kitsamat transpordimaa minimaalset laiust.

Käesoleva üldplaneeringuga nähakse ette, et teede kasutamise kord ja korrashoid peab toimuma Jõhvi valla arengukavade kohaselt. Üldplaneeringu kaardil on toodud tolmuvaba kattega teedeks kavandatud teed ja teede lõigud. Jõhvi vallale kuuluva teedevõrgu arendamine ja hooldamine käib Jõhvi valla arengukava 2012-2020⁵³ järgi.

Kõik Jõhvi valla territooriumil asuvad teed tuleb kanda Riiklikusse Teeregistrisse⁵⁴.

2.4.5.2 Parkimiskorralduse üldpõhimõtted

Uute alade planeerimisel tuleb parkimiskohad paigutada peamiselt kruntidele, vältides tänaval parkimist.

Uute ja oluliselt ümberehitatavate alade detailplaneeringus ei tohi reeglina parkimiskohti kavandada tänavale.

Varemhoonestatud alade planeeringus võib osa parkimiskohti kavandada kohalikele jaotustänavatele ja juurdepääsudele, kui seal on vaba ruumi ja kruntidele ei ole võimalik paigutada kõiki parkimismormatiivi järgseid parkimiskohti.

Parkla otstarbekaks kasutamiseks on soovitatav, et planeeritava alal paikneksid erineva tööaja ja kasutusrežiimiga hooned.

Parkla võib kavandada igale hoonele eraldi või mitmele ühisena.

Linna põhimagistraalidel ei tohiks olla lubatud parkimine tänaval. Jaotusmagistraalidel on see lubatud, kuid parkimiskord peab olema täpselt reglementeeritud ja parkimiskohad peaksid kõik olema märgistatud. Liikluse sujuvuse ja ohutuse tagamise seisukohale ei oleks siiski halb, kui

53 Kinnitatud Jõhvi Vallavolikogu 21. juuni 2012 määrusega nr 90

54 Riiklik teeregister internetis: <http://teeregister.riik.ee/mnt/index.do> (viimane külastuspäev 16.04.2012)

suurema liiklussagedusega jaotusmagistraalidel ei oleks lubatud sõiduteeäärne parkimine. Tänaväärne parkimine ei ole lubatud perspektiivsel Raudtee tänaval (peale väljaehitamist), Rakvere tänaval Jõhvi viadukti läheduses ning Tartu maanteed ühendava rambi ääres. Soovitatav on vältida tänaväärset parkimist ka Rakvere tänaval ning Tartu maantee ääres.

Kohalikel jaotustänavatel ja muudel jaotustänavatel tuleb vältida lahendusi, kus reaalne lahendus annab tulemuse, et tänav kujuneb parkla läbisõiduteeks.

Edaspidi koostatavates detailplaneeringutes tuleb:

- analüüsida suure parkla (üle 300 parkimiskoha) liiklusmõju lähimbruse tänavate läbilaskvusele;
- täpsustada parkimismormatiivi rakendamise põhimõtted;
- selgitada parkimiskohtade vajadus vastavalt parkimismormatiivile;
- kavandada parklate mõõdud ja korruselisus;
- lahendada liikluskorraldus omal kinnistul ja liitumised tänavavõrguga;
- sobitada valitud lahendus keskkonda;
- lahendada parklate ja liikumise sihtkohtade vahelised kõnni- või kergliiklusteed ning ülekäigurajad;
- vajadusel kavandada ühistranspordi peatuskohad ja vajalikud liikumisteed
- ette näha parklate etapiviisilise ehitamise võimalus;
- vajadusel kavandada parkimispiirangud;
- vajadusel kavandada liikluskorraldus prügi äraveoks.

Tasulise parkimise ettepanekud:

- Otstarbekas on kõigil tasulise parkimise aladel tasuta parkimise aja kestus ühtlustada.
- Tasulise parkimise skeem ja parkimisala tähistus välitingimustes tuleks muuta lihtsamaks ja arusaadavamaks.

2.4.5.3 Liikluskorraldus massiürituste ajal

Ürituste transpordikorralduse eesmärgiks on see, et üritusel osalejad ja külastajad jõuaksid enne ürituse algust kohale ja ürituselt lahkumine toimuks võimalikult sujuvalt.

Jõhvis on üldjuhul otstarbekas vaadelda nelja erinevat ürituste toimumisekohta:

- Kontserdimaja
- Linnapark
- Tartu mnt 16
- Keskväljak (ja selle vahetu ümbrus)

Kontserdimaja puhul on tegemist vast kõige sagedamini toimuvate üritustega ja neid üritusi iseloomustab valdavalt ka kindel algus- ja lõpuaeg.

Üksikute suurürituste tarbeks ei pruugi olemasolevaid parkimiskohti olla piisavalt. Kontserdimaja

ümber on parkimiskohtade arv ca 255 parkimiskohta, mis peaks enamike ürituste puhul olema piisav. Tulevikus, kui naaberplatsi ja promenaadi alust maad parkimisplatsina kasutada ei ole võimalik, muutub olukord pingelisemaks. Samas ei ole otstarbekas parkimiskohti samaväärses mahus juurde kavandada, vaid suuremat rõhku tuleb pöörata iga konkreetse ürituse transpordiplaani koostamisele, et leida sobiv lahendus, mis oleks maksimaalselt kooskõlas parkimisvõimalustega. Teatud hulga parkimiskohtade (ca 30 – 50 parkimiskohta) juurderajamine oleks ilmselt otstarbekas.

Linnapargis võivad toimuda erinevat liiki üritused ja transpordikorralduse plaan tuleb kavandada kooskõlas sellega.

Ligikaudu 500 meetri jalgsikäigu kaugusesse jääb pärast detailplaneeringute realiseerimist kolm suurt parklat ning need on linnapargis toimuvate ürituste läbiviimiseks igati sobivad juhul, kui teistes kohtades, mida nimetatud parklad teenindavad, ei toimu suuremaid üritusi. Omaette parkla rajamine linnapargis toimuvate ürituste tarbeks rajada ei ole otstarbekas. Suurürituse korral tuleks kaaluda bussiühendamise loomise otstarbekust.

Keskväljakul võivad toimuda erinevat liiki üritused ja pärast promenaadi valmimist ei nõua see erilist liikluse ümberkorraldust. Promenaadi ehitamise perioodil, aga oleks otstarbekas selliste ürituste korraldamisest hoiduda.

Kesklinna enda alal sellise ürituse tarbeks parkimiskohti napib, Samas mööda promenaadi on tagatud ühendus ca 600 meetri kaugusel oleva Kontserdimaja parklaga ja Jõhvi liiklussõlme detailplaneeringuga on liiklussõlme sisse kavandatud parkimishoone, mille kaugus keskväljakust jääb alla 500 meetri. Tartu maantee 16 on detailplaneeringuga kavandatud samuti suur avaparkla, mille kaugus keskväljakust kujuneb ca 500 meetrit. Seega tulevikus peaks kesklinnas toimuvate ürituste tarbeks parkimiskohti jaguma ning promenaad tagab enamikega nendest hea ja suhteliselt ohutu ühenduse.

Tartu 16 parklas võivad võrreldes teiste kohtadega aset leida ka pikemaajalised üritused. Ühelt poolt see võib küll ajaliselt hajutada liiklusvooge, kuid teiselt poolt esineb liiklusolude muutus pikema perioodi vältel. Sõltuvalt ürituse iseloomist on võimalik kogu ala jagada paindlikult erinevate funktsioonide vahel. Parkla paremaks toimimiseks tuleks perspektiivis Mooni 2 krundil paiknevad garaažid võõrandada ja sealne elamumaa muuta transpordimaaks ning rajada sinna tänav.

Tartu maantee 16 saavad toimuma ilmselt üritused, kus külastajad saavad erinevatel aegadel ja samuti ka lahkuvad erinevatel aegadel. Seega parklakohtadel on arvestatav käive ja saabumine ning lahkumine leiavad aset pidevalt terve ürituse kestel, kusjuures ajaliselt võivad esineda teatud külastatavuse tipperioodid. Nende perioodide kestus ja parkla suurim täituvus sõltuvad ürituse iseloomust ja populaarsusest. Transpordikorralduse kava koostamine iga konkreetse ürituse tarbeks on vajalik.

2.4.5.4 Jalakäijate ohutuse tagamise põhimõtted

Jalakäijate liiklusohutus sõltub suuresti sellest, millised on nende liikumise võimalused piki teed ja millised on teeületamise võimalused.

Olemasolevate ülekäiguradade ja teeületuskohtade ohutumaks muutmisel ja uute kavandamisel:

- Tuleks selgitada, kumb skeem on antud kohale sobilikum, kas ülekäigurada või teeületuskoht. Ülekäigurajal lasub mootorsõidukijuhil kohustus teendamiseks jalakäijatele kuid mitte jalgratturile. See erinev käsitlus ja eriti olukordades, kus reaalne sõidukite kiirus

võib olla suurimast lubatud kiirusest suurem, on ilmselt otstarbekam rakendada teeületuskohta, kui ei osutu võimalikuks mingite vahendite rakendamise tulemusena sõidukiirust alandada.

- Nii ülekäigurajal kui ka ületuskohal peavad olema tagatud head nähtavustingimused kõigile liiklejatele.
- Teeületus peab olema kavandatud võimalikult lühimat teed mööda, seega üldjuhul peab teeületus toimuma risti sõiduteega.
- Kui vähegi võimalik siis tuleb kaaluda sõidutee kitsendamist ülekäiguraja või teeületuskoha juures – see omakorda parandab üldjuhul nähtavustingimusi.
- Jaotusmagistraalidel, kohalikel jaotustänavatel ja juurdepääsudel tuleks luua võimalus, et jalakäijad ei peaks tee ületamiseks laskuma madalamale tasapinnale – see tähendab sõidukite tarbeks tõstetud pindade ja tõstetud ristmike kavandamist.
- Jalakäijate ülekäiguradadel ja teeületuskohtadel peab olema tagatud head valgustustingimused ja soovitatav on kasutada siin spetsiaalset suunatud kohtvalgustust.
- Ülekäigurajale või teeületuskohale peab pääsema mööda loogilist trassi kavandatud jalg- või kõnniteed.
- Jalakäijate vales kohas teele mineku tõkestamiseks torupiirde kasutamine on äärmuslik vahend, enne torupiirde kavandamist tuleb kaaluda kõiki muid tehnilisi võimalusi (sõiduteega vahetult mittekülgneva kõnni- või jalgte kavandamine, haljas- või tõkestusriba kavandamine sõidutee ja kõnnitee või jalgte vahele jne).
- Kergliiklusteede ristumisel maanteega, tuleb teeületuskoht rajada eritasandilisena.

2.4.5.5 Reeglid edaspidiseks planeerimiseks (eelkõige detailplaneeringutes)

- Detailplaneeringu koostamisel tuleb rangelt jälgida tänava liigitust ja põhimagistraalidele ei tohi ette näha täiendavaid vasakpöördeid vahetult tänavaga külgnevalt maa-alalt.
- Kui detailplaneering mõjutab päevas enam kui 10 inimese liikumismustreid ja –käitumist, siis peab detailplaneering neid ka käsitlema ja andma omapoolsed lahendused sh:
 - Ühistranspordiga ligipääsu võimalus olemasolevat süsteemi arvestades või ettepanekud süsteemi muutmiseks;
 - Liikumisteed jalakäijatele;
 - Liikumisteed jalgratturitele;
 - Jalgrataste parkimine;
 - Ligipääs sõiduautodele;
 - Parkimisnormatiivi alusel parkimiskohad sõiduautodele ja standardikohane parkimisskeem.
- Juhul, kui detailplaneeringu realiseerimine toob endaga kaasa tänasega võrreldes üle 10% suurema liiklussageduse kogu ristmikul või eraldi mõne pöördeliikluse suurenemise enam kui 20% võrra ja samal ajal ristmiku summaarne liiklussagedus tipptunnil ületab 300 a/h, siis tuleb detailplaneeringu raames koostada ristmikule uus liiklusskeem või kontrollida olemasoleva läbilaskvust. Detailplaneeringus esitatav lahendus peab tagama tänase

liiklusvoole ja sellele detailplaneeringu realiseeritava liiklusvoo ühele sõidukile tipptunnil keskmise ooteaja, mis ei ületaks 30 sekundit.

- Kui detailplaneering paikneb tänavavõrgul, kus on kohalik jaotustänav või juurdepääs tuleb esitada kaalutlused liikluse rahustamise võtete kavandamiseks ja esitada põhimõtteline lahendus, mis tagaks tänavafunktsiooni täitmise ja loob eeldused ohutuks liiklemiseks. Tänavavõrgu käsitus detailplaneeringus
- Detailplaneeringuga tuleb määrata tänavate maa-alad, liikluskorraldus ja tehnovõrkude kaitsevööndite ulatus ning vajaduse korral eraõigusliku isiku maal asuva, olemasoleva või kavandatava tänavavalikult kasutatavaks teeks määramine *teeseaduses*⁵⁵ sätestatud korras, haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted, kujad, tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad, samuti seatakse keskkonnaningimused planeeringuga kavandatu elluviimiseks ja vajaduse korral määratakse ehitised, mille ehitusprojekti koostamisel on vaja läbi viia keskkonnamõju hindamine kooskõlas *keskkonnamõtjude hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusega*⁵⁶.
- Detailplaneeringuga tuleb liikluskorralduse osas määrata:
 - transpordimaad kavandatavatele teedele ja tänavatele, sh ka kergliiklusteedele;
 - eraõigusliku isiku maal oleva tänavakasutamistingimused;
 - sõiduteede, kõnniteede, kergliiklusteede, eraldusribade jt esialgsed laiused ning tänavate piirid (punased jooned);
 - sildade põhiparameetrid;
 - eritasandristmike vajadus ning võimalusel lahenduskeemid ja põhiparameetrid;
 - parklate asukohad, suurus ja kuju;
 - liikluskorralduse põhimõtted;
 - ristmike põhimõtteline lahendus;
 - ühistranspordi peatuste asukohad;

Uute teede planeerimisel tuleb moodustada eraldi transpordimaa krunt. Transpordimaa minimaalseks laiuseks tuleb kavandada **12 m**. Tänavamaa laiuse määramisel tuleb lähtuda põhimõttest, et teemaale mahuks ära sõidutee, haljasala, kõnnitee/kergliiklustee ning tehnovõrgud.

2.4.6. Pühajõe õgvendus Jõhvi vallas

Pühajõe iga-aastaste üleujutuste negatiivse mõju vältimiseks kavandatakse koostatava Ida-Viru maakonna teemaplaneeringuga "Ida-Virumaa tehniline infrastruktuur" (algatatud Ida-Viru Maavanema 28.01.2012 korraldusega nr 1.1-1/26) Pühajõe sängi õgvendamine Jõhvi vallas Tallinn-Narva maanteest põhja pool. Vastava ettepaneku maakonnaplaneeringusse tegi Jõhvi vald. Maakonna teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hinnangu järgi vähendab õgvendus üleujutusohu Jõhvi linnas ja samas ei too kaasa olulist negatiivset keskkonnamõju jõe tervikuna ega rohevõrgustikule. Ka jõelammil esinevate kaitstavate taimeliikide kahjustamist on võimalik õige projekteerimise korral vältida. Käesoleva üldplaneeringuga määratakse rajatava kanali ligikaudne koridor vastavalt maakonna teemaplaneeringus kajastatud õgvenduse põhimõttelisele

55 RT I, 30.12.2011, 35

56 RT I, 21.12.2011, 15

asukohale. Täpne kanali asukoht tuleb määrata projekteerimise käigus. Pühajõe süngi ümberkujundamine vastab Ida-Viru maakonna teemaplaneeringule "E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine". Pühajõe õgvendamise tööde teostamiseks on vajalik eraldi tööprojekti koostamine. Pühajõe õgvendamisega kaasnevate võimalike oluliste keskkonnamõjude hindamiseks tuleb projekteerimise käigus teostada keskkonnamõjude hindamine.

2.4.7. Sajuveed

Käesoleva üldplaneeringuga määratakse sajuvete kogumise ja ärajuhtimise rajatiste perspektiivne lahendus ning orienteeruv rajatiste ehitamise ja rekonstrueerimise järjekord.

2.4.7.1 Sajuvete kogumise ja ärajuhtimise rajatiste perspektiivne lahendus

2.4.7.1.1 Jõhvi kraavi süvendamine.

I etapp: Alates Hariduse tänava sajuveetorustiku sisselasu juures rajatavast kogumisbasseinist (tasandusbasseinist) kuni Pargi tänava truubi juures liitumiseni Jõhvi Üksiku Jalaväepataljoni territooriumil sajuveetorustikuga.

I etapp jaguneb järgmisteks osadeks, olenevalt väljaehitamise vajadusest:

- Hariduse tänava sajuveetorustiku sisselasu juures rajatavaks tasandusbasseiniks;
- Hariduse tänava tasandusbasseinist kuni Puru tee truubini kraavi süvendamine;
- Puru tee truubi rekonstrueerimine;
- Puru tee truubist allavoolu (Pargi tänava suunas) ~ 86 m ulatuses paigaldatud nelja raudbetoonoru lammutamine. Selle asemele Puru tee truubist kuni Puru tee sajuveetorustiku sisselasuni tuleb välja ehitada kraav põhja kõrgusega puru tee truubi alla paigaldatud truubitoru põhjaga ühele tasandile 1 cm langusega kuni Puru tee sajuveetorustiku sisselasuni;
- Puru tee sajuveetorustiku sisselasu juurest alates näha ette välja kaevatud raudbetoonorude asemele tasandusbassein mõõtmetega 4 x 40 m põhja sügavuse kõrgusmargiga ühel tasandil siseneva toru põhja kõrgusmargiga. Tasandusbasseini ülevool Jõhvi kraavi on põhja tasapinnast 0,38 m kõrgemal;
- Puru tee tasandusbasseinist kuni Pargi tänava truubini Jõhvi kraav süvendada kogu pikkuse ulatuses.
- Pargi tänava truup rekonstrueerida analoogiliselt Puru tee truubiga truubitoru põhja kõrgusmärkidega 54,71 m truubi alguses ja 54,68 m ühenduses sõjaväeosa territooriumil oleva torustikuga.

II etapp: Tartu maantee sajuveetorustiku (Kaasiku tänavast kuni Jõhvi kraavini) suubumiskohast Jõhvi kraavi kuni Hariduse tänava sajuveetorustiku suubumiseni kraavi. Jõhvi kraavi II etapi süvendamine toimub üheaegselt Tartu maantee (Kaasiku tänavast linna piirini) rekonstrueerimisega.

III etapp: Jõhvi kraavi rekonstrueerimistööd haaravad ala pärast Jõhvi Üksikjalaväe Pataljoni territooriumi piirist kuni sajuvee puhastusrajatisteni.

Kõik rajatised kraavil (truupide torude ristlõiked ja tasandusbasseinid tuleb arvestada vastavalt maksimaalsetele sajuvee kogustele, millised võivad koguneda kraavi.

2.4.7.1.2 Puru tee sajuveetorustik

I etapp. Projekteeritud sajuveetorustik algab Pargi tänava ja Säde tänava ristmiku juurest ja lõpeb suubumisega Jõhvi kraavi Puru tee truubi juures. I etapi koosseisus on ka Hariduse 2 maja juurest kaevust Hariduse tänava sajuveetorustiku ühendamine Puru tee sajuveetorustikuga.

II etapp. Kontserdimaja parkla viimasest kaevust ühendada torustik Puru tee sajuveetorustiku esimese kaevuga Pargi tänava juures. Vahekaugus ~150 m, kalle 8 cm.

2.4.7.1.3 Rakvere tänava sajuveetorustiku ehitamine ja rekonstrueerimine

Rakvere tänava rekonstrueerimisega üheaegselt alates Rakvere – Sompä tänavate ristmikust kuni Kukruse–Jõhvi maanteelõigu ringristmikuni tuleb olemasolev sajuveekanaliseerimine rekonstrueerida ja lõikudel, kus see puudub, projekteerida ja välja ehitada. Rakvere tänava sajuveetorustiku rajamisel tuleb arvestada, et sinna tuleb juhtida ka Tammsaare tänavale rajatavast sajuveetorustikust tulevad veed alates Sompä tänavast. Rakvere – Muru tänavate lõigul Tammsaare tänava sajuveed juhtida Muru tänavaga paralleelselt kulgevasse sajuveekraavi (hiljem nähtavasti kraavi asemel toru.

Alternatiivne variant: Kõik A. H. Tammsaare tänava sajuveed juhtida Muru tänavaga paralleelselt kulgevasse sajuveekraavi.

2.4.7.1.4 Raudtee tänava sajuveetorustik

Raudtee tänava sajuveetorustik algusega enne Raudtee tänava ristumist jalakäijate promenaadiga ja lõpeb sajuvee puhastusrajatistesse sisenevasse kraavi suubumisega. Raudtee tänava sajuvee magistraalitorusse peavad suubuma kõik projekteeritavad ja rajatavad sajuveetorustikud Raudtee tänavale suubuvatelt ja Raudtee tänavaga ristuvatelt tänavatelt.

2.4.7.1.5 Hariduse tänava magistraalne sajuveetorustik

Hariduse tänava sajuveetorustik rekonstrueerida alates Hariduse 2 elamu juures kaevust nr 2039 kuni elamu Puru tee 18b juures oleva kaevuni nr 199 pikkusega ~520 m. Soovitav paigaldada plasttorud D = 835 mm. Kaevude numbrid käesolevas kavandis on võetud REI 1980 aastal koostatud kanalisatsiooni ja sajuveekanaliseerimise skemaatilise plaani joonis nr 478 - X, 761 – X järgi.

2.4.7.1.6 Tartu maantee sajuveetorustik

Üheaegselt Tartu maantee rekonstrueerimisega projekteerida ja ehitada välja Tartu maantee sajuveetorustik alates raudtee juures olevast tupikust kuni linna piirini (Jõhvi kraavini). Kaasiku tänavast kuni Jõhvi kraavini sajuveed juhtida Jõhvi kraavi. Raudtee juures raudtee ja Tartu III põiktänav vahel rajatava autoparkla territooriumilt ning Tartu maanteelt alates Kaasiku tänavast kuni raudteeni sajuveed juhtida Hariduse tänava sajuveetorustikku. Selleks projekteerida ja ehitada vastav torustik ning rekonstrueerida lõik alates Kaare tänavast kuni Hariduse 2 elamu juures asuva kaevuni nr 279.

2.4.7.1.7 Kaasiku tänava kinnistute ja Saeveski tänava sajuveetorustik

See torustik algab Kaasiku tänava T1 Jõhvi valla kinnistult ja kulgeb üle Kaasiku tänav 28B erakinnistu, Eesti Raudtee AS maa-valduse ning mööda Saeveski tänavat kuni Tartu maanteeeni. Mööda Tartu maantee lääneserva kuni Tartu maanteest idapoolse kinnistu Tartu maantee J6 Jõhvi valla kinnistuni. Läbib seal Tartu maantee ning valla maa-ala mööda edasi raudtee alt ja Kaare tänava alt läbi kaevuni 2214.

2.4.7.1.8 Tammiku kaevandusvete regulaator

Tammiku kaevandusvete regulaatori ehitus koos Tammiku väljavoolukraavi süvendamisega (~ 400 m) saab üldplaneeringus konkreetselt kajastada siis kui lähemal ajal Eesti Energia Kaevanduse AS teatab, millised meetmed võetakse tarvitusele koos Viru kaevanduse sulgemisega ja kaevandusvälja uputamise, et vältida Tammiku kaevandusvälja kaudu Jõhvi linna ja valla maa-alade üleujutamist.

2.4.7.1.9 Jõhvi sajuvee puhastusrajatiste ehitamine

Puhastusrajatiste asukoht. Jõhvi sajuvee puhastusrajatised on otstarbekas rajada Jõhvi linna idaosas Narva maantee (linna tänav) ja Tallinn – Narva maantee (E-20) vahelisele alale lõuna poole Pühajõe arvestusega, et samale territooriumile on võimalik rajada ka järelpuhastuse tiigid (või muud rajatised), kust puhastatud vesi juhitakse Pühajõkke (suublasse).

Vete kogumine puhastusrajatistele. Vete kogumine puhastusrajatistele toimub järgmiselt:

Olemasolevad ja projekteeritavad ning rajatavad sajuvee magistraaltorustikud ja kraavid peavad olema pikendatud ja/või pikendamise võimalusega, et sajuvete puhastusrajatiste rajamisel on võimalik nendest läbiv vee kogus suunata puhastusrajatistele puhastamiseks.

Tallinn-Narva maantee ääres kulgeva sajuveetorustiku ja Narva maantee (linnatänav) torustiku jätkuna paralleelselt Pühajõega voolav sajuvee kraav pikendada puhastusrajatisteni.

Vajadusel Jõhvi kraavi ühendamine Tammiku kraaviga, et juhtida Jõhvi kraavi veed vangla territooriumist mööda raudtee alt läbi sajuvee puhastusrajatisteni.

Puhastusrajatised. Puhastusrajatised projekteerida selle aja eesrindliku puhastustehnoloogia kasutamiseks.

Järelpuhastus. Järelpuhastus projekteerida ja välja ehitada siis kui puhastusrajatiste puhastustehnoloogia seda nõuab.

Puhastatud vee juhtimine suublasse. Puhastatud sajuveed, mis vastavad oma kvaliteedilt esitatud nõuetele juhtida suublasse (Pühajõkke).

2.4.7.2 Sajuvete kogumise ja ärajuhtimise rajatiste ehitamise ja rekonstrueerimise järjekord.

1. Jõhvi kraavi süvendamine.
2. Puru tee sajuveetorustiku ehitamine.
3. Rakvere tänava sajuveetorustiku ehitamine ja rekonstrueerimine.
4. Raudtee tänava sajuveetorustiku ehitamine.
5. Hariduse tänava sajuveetorustiku rekonstrueerimine.
6. Tartu maantee sajuveetorustiku ehitamine.
7. Kaasiku tänava kinnistute ja Saeveski tänava sajuveetorustiku ehitamine.

8. Tammiku kaevanduse regulaatori laiendamine.
9. Jõhvi sajuvee puhastusrajatiste ehitamine

3. ÜLDPLANEERINGU ETTEPANEKUD JA ELLUVIIMINE

3.1. Täpsustused maakonnaplaneeringus ja maakonnaplaneeringu teemaplaneeringutes

Käesoleva üldplaneeringuga tehakse ettepanek täpsustada Ida-Viru maakonna teemaplaneeringus kavandatud rohelise võrgustiku tuumalade ja koridoride piire vastavalt üldplaneeringu mõõtkavale. Võrgustiku täpsustamisel on arvesse võetud Jõhvi valla olulised looduskooslused ning väärtusliku maastikumiljööga alad, et moodustuks terviklik, nii maakondlikke kui ka valla seisukohalt tähtsaid alasid hõlmav võrgustik. Rohevõrgustiku ala ega rohevõrgustiku koridor ei ole takistuseks kaevandamislubade taotlemisel ja väljaandmisel õigusaktides sätestatud korras ja tingimustel.

3.2. Ettepanekud muude alade ja objektide väärtustamise kohta

Valla eesmärk on kasutada oma keskkonda võimalikult säästlikult, nii et see säiliks kasutamise- ja elamisväärseks ka tulevastele põlvetele. Järgnevalt on välja toodud alad ja objektid, mille kasutamisel tuleb pöörata tähelepanu väärtuste säilitamisele. Jõhvi vald võib kaaluda väärtustatud ala kaitse alla võtmist, kui selleks on motiveeritud vajadus.

Käesoleva üldplaneeringuga nähakse ette, et kõik üksikud või gruppidega kasvavad puud, mida ei käsitleta *metsaseaduse*⁵⁷ mõistes metsana ja mille rinnasdiameeter on üle 43 cm, on olulise tähtsusega põlispuud ja kõik toimingud nendega tuleb kooskõlastada Jõhvi Vallavalitsusega.

Üldplaneeringu kohaselt peab kuni uuringute tegemiseni ja kitsenduste ulatuse kokku leppimiseni keskkonda muutva tegevuse korral lähemal kui **50 m** väärtustatud ala välispiirist või objektist taotlema eelnevalt kooskõlastuse Jõhvi Vallavalitsuselt.

Käesoleva üldplaneeringuga kavandatakse kaitse alla võtta järgmised objektid ja maa-alad planeeringu kaardil näidatud ulatuses:

- Edise külas, Tallinn-Narva põhimaantee ääres – Edise mõisahoone lähiümbrus;
- Edise külas, vallatee nr 2510004 ääres (puhke-, virgestus- ja haljasalamaa) – Edise metsapark;
- Jõhvi linnas, Narva mnt ja Tallinn-Narva põhimaantee vahelisel alal (puhke-, virgestus- ja haljasalamaa) – parkmets;
- Jõhvi linnas, raudtee ja riigikaitseala vahel (puhke-, virgestus- ja haljasalamaa) –

57 RT I, 05.01.2011, 16

parkmets;

- Jõhvi linnas, raudteed lõunasuunal ääristav ala (puhke-, virgestus- ja haljasalamaa) – parkmets;
- Jõhvi linnas, raudteest lõunas Aiandusühistu kruntide vahel (puhke-, virgestus- ja haljasalamaa) – parkmets;
- Tammiku alevikus, Kohtla-Järve Ahtme linnaosa piiri vastas (puhke-, virgestus- ja haljasalamaa) – aherainemäed;
- Tammiku alevikus, Kukruse - Tammiku mnt ääres (puhke-, virgestus- ja haljasalamaa) – Tammiku männik;
- Endise Viru tn lasteaia territooriumil (Viru tn 5a) olev Jõhvi kõige vanem **saar**;
- Narva mnt eraldiseisev pappel (Narva mnt 135 krundi juures).

Kaitse alla võtmiseks võib lähtuvalt *looduskaitseadusest*⁵⁸:

- teha ettepaneku võtta objekt riikliku kaitse alla;
- rakendada looduskaitset kohaliku omavalitsuse tasandil.

Kaitse alla võtmise konkreetne viis täpsustatakse kaitse alla võtmise protseduuri alguses.

3.3. Ranna ja kalda ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanekud

Üldplaneeringuga tehakse ettepanek vähendada ranna ja kalda ehituskeeluvööndit Jõhvi linnas järgnevalt:

1) Pühajõgi - 30m

2) Jõhvi kraav - 10m

3) Tammiku kraav - 10m

3.4. Üldplaneeringu elluviimine

Peale üldplaneeringu nõuetekohast kehtestamist kannab maavanem vastavad muudatused maakonnaplaneeringusse. Üldplaneeringu kehtestamise otsus jõustub pärast üldplaneeringus sisalduvate muudatuste kandmist maakonnaplaneeringusse.

Omavalitsuste vahelisi piire muudetakse üks kord aastas vastavalt õigusaktides sätestatud korras. Üldplaneering saab olla üheks alusdokumendiks.

Detailplaneering koostatakse üldplaneeringuga kavandatu elluviimiseks, kuid sellega võib taotleda põhjendatud vajaduse korral üldplaneeringu muutmist. Vallavolikogu võib keelduda üldplaneeringut muutva detailplaneeringu algatamisest ja keelduda planeeringu menetlemisest või vastuvõtmisest ja

58 RT I, 30.12.2011, 13

lõpetada planeeringu menetlemine kui on olemas motiveeritud vastuseis.

Hajaasustuses on ehitamise aluseks valla väljastatud projekteerimistingimuste põhjal koostatud projektile antud ehitusluba. Vallavalitsus võib keelduda ehitusloa väljastamisest või nõuda täiendavalt detailplaneeringu koostamist (koos asjakohaste uuringutega) enne ehitusloa väljastamist kui on olemas motiveeritud vastuseis või kavandatud tegevusega ilmnevad negatiivsed keskkonnamõjud naabermaa-aladele.

Detailplaneeringu algatamine ei anna õigustatud ootust planeeringu kehtestamiseks. Detailplaneeringu koostamisega kaasnevad kulud on arendaja äririsk. Vald võib motiveeritud otsuse või avaliku arutelu protokollil alusel muuta detailplaneeringule väljastatud lähteseisukohti, isegi kui see muudab planeeringu põhilahendust.

Detailplaneeringu koostamisele järjekorda käesolevas planeeringus ei määrata. Planeeringute koostamise järjekord sõltub nende koostamise vajadustest ning ehitada soovijate olemasolust. Valla arengu paremaks suunamiseks on soovitatav koostada kompaktselt asustatud alade kohta ehituslike tingimusi täpsustav(ad) teemaplaneering(ud).

Planeeringute lähteseisukohad ja ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimused väljastab Jõhvi vald, tehniliste rajatiste ja kommunikatsioonide projekteerimistingimused aga koostöös vallaga trasside valdaja või vastav riigi ametkond.

Planeeringu algatamise otsusele ja lähteseisukohtadele ning projekteerimistingimustele seatakse kehtivuseks kaks aastat, mis kindlustab geodeetilise alusplaani analoogse kaasaegsuse. Vallal on õigus alustada tähtaja möödumisel menetlust planeeringu algatamise otsuse ja lähteseisukohtade ning projekteerimistingimuste kehtetuks tunnistamiseks. Menetluskorda reguleerib valla ehitusmäärus. Planeeringu algatamise otsust on vallal õigus vaid põhjendatud vajaduse korral pikendada.

Teid ja tänavaid ning tehnovõrke ja -rajatise valdavatele ametkondadele tuleb selgitada maastiku väärtusi ja juhtida tähelepanu sellele, et erinevad õhuliinid, elektripaigaldised, radari- ja mobiilimastid ning tuulegeneraatorid risustavad vale asukoha valikul maastikku. Uute õhuliinide rajamisel tuleb eelistada vanu (väljakujunenud) liinikoridore.

Detailplaneering koostatakse lähiaastate ehitustegevuse ja maakasutuse aluseks valla territooriumi osa kohta. Käesoleva üldplaneeringuga määratakse detailplaneeringule kehtivus kuni viis aastat kehtestamisest. Vallal on õigus alustada tähtaja möödumisel menetlust detailplaneeringu kehtetuks tunnistamiseks. Menetluskorda reguleerib valla ehitusmäärus. Detailplaneeringu võib kuulutada kehtetuks ka varem õigusaktides kehtestatud korras.

3.4.1. Turvalisus ja kuritegevusriskide ennetamine linnakeskkonnas

3.4.1.1 Turvalisus

Jõhvi vallas paikneb kaks ohtlikku ettevõtet *kemikaaliseaduse*⁵⁹ kohaselt. AS Maag Piimatööstus (Linda tn 14) ohuraadius on 2200 m. AS Maag Piimatööstus I ohuala tsoon (eriti ohtlik ala) on ligikaudu 700 m. Õnnetuse korral peab arvestama, et jäävate tervisekahjustuste tekkimise tsoon on 1200 m ammoniaagi suurelekked korral. AS Maag Piimatööstus kasutab ammoniaaki, mis on terava ärritava lõhnaga värvitu sööbiv ja mürgine gaas. Aine toime sissehingatult või naha kaudu võib põhjustada surma. Kavandatav planeering ei takistada ega ohusta ohtlikke veoseid, mis on seotud

59 RT I, 30.12.2011, 55

antud ettevõttega.

Üldplaneeringuga on kavandatud üksikuid uusi elamukrunte olemasolevasse elamurajooni AS Maag Piimatööstus I ohuala tsooni. Arendaja peab kruntide arendamisel arvestama asjaoluga, et krundid asuvad ohutsoonis. Nimetatud kruntide arendamist tuleb võimalusel edasi lükata kaugemasse perspektiivi, sest üldplaneeringuga soovib vald tootmise kunagi linnast välja viia.

AS Propaan tankla (Kotinuka küla) ohuala raadius on 300 m. Õnnetuse korral peab arvestama tanklas tekkiva propaani põlengu soojuskiirguse ja võimaliku plahvatuse mõjuga. Ohutsooni jäävad Tallinn-Narva maanteel liikuvad inimesed ja transport sh ka võimalikud ohtlikud veosed.

Käesoleva üldplaneeringuga on arvestatud võimalike ohtlike veoste liikumisega Tallinn-Narva maanteel, Jõhvi-Valga-Tartu maanteel, Tallinn-Narva raudteel ning teistel tugi- ja kõrvalmaanteedel. Planeeringu kaartidel on tagatud vastavad kaitsevööndid.

3.4.1.2 Kuritegevuse riskide ennetamine

Käesolev planeering seab eesmärgiks elanike turvalisuse ja turvatunde tagamise. Kuritegevus on ennekõike seotud mitmesuguste sotsiaalsete probleemidega. Kuritegevust üksnes üldplaneeringuga lahendada ei saa, kuid planeerimismeetoditega on võimalik luua kuritegevuseks mittesobilik keskkond.

Detailplaneeringute lähteseisukohtade koostamisel ning projekteerimistingimuste väljastamisel Jõhvi linnas ja Tammiku alevikus tuleb ette näha kuritegevuse ennetamist käsitlev osa detailplaneeringus või ehitusprojekti seletuskirjas⁶⁰. Avaliku korra paremaks tagamiseks plaanib vald paigutada turvariskidega piirkondadesse turvakaamerad.

Atraktiivne tänavakujundus, naabrustunde kujundamine, elamute ja üldkasutatavate alade vaheline nähtavus, avatud juurdepääsuvõimalused (alternatiivsed liikumisteed, piiratud juurdepääs võõrastele, atraktiivsus) vähendavad kuriteo riske.

Suuremad piirkonnad tuleks jaotada elanikele hästi jälgitavateks aladeks; projekteerida hooned nii, et piirkonnast tekiks hea ülevaade. Tähtis on luua ümbrus, mis paneks sissetungija tunnetama, et teda võidakse märgata.

Laste mänguväljakud peaksid olema väikesed ja loomulikult jälgitavad ning olema eraldatud sõiduteedest ja eemal autode parkimiskohtadest. Elamukvartalis peaksid olema kvartalit läbivad jalgteed, mida oleks hea jälgida võimalikult paljudest elumajadest. Jalgteel turvalisust suurendab selle külgnervis sõiduteega. Parklad tuleb paigutada elamutele võimalikult lähedale, et elanikud saaksid neil silma peal hoida.

Haljastus muudab keskkonna inimsõbralikuks ja meeldivaks. Haljastus ei tohi varjata jalakäijate vaatevälja ega luua huligaanidele varitsuskohti. Üldreeglina ei tohi jalgteearne haljastus ületada ühte meetrit. See ei tohiks segada valgustust ega pakkuda varjumisvõimalusi.

Oluline osa linnakeskkonna turvalisemaks muutmisel on valgustusel. Soovitav on rajada valgustus nendesse piirkondadesse, kus see siiani puudub. Hoonete paiknemine ja alade vaadeldavus ning juurdepääsuteede valgustus võimaldavad luua hea naabrivalve piirkonna. Hästi kujundatud valgus rahustab, hajutab kartusi ja võimaldab ümbruskonnas hästi orienteeruda. Valgustus ei tohi olla väga ere ega tekitada pimedaid nurgataguseid, mis võiks põhjustada lisaprobleeme.

Uue hoonestusala planeerimisel tuleb silmas pidada järgmist:

⁶⁰ EVS 809-1:2002, Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine

- tagada elamu ja selle ümbruse maksimaalne jälgitavus;
- soodustada (sissepääsu)teede projekteerimisega naabruskondade tekkimist;
- tähistada selgelt üldkasutatavate alade ja eravalduste piirid (tekitab elanikes omanikutunnet).

3.4.2. Kehtima jäävad planeeringud ja järgnevate koostamise vajadus

Käesoleva üldplaneeringuga jäetakse kehtima kõik varem koostatud ja kehtestatud detailplaneeringud. Nimekiri on toodud LISAs 2. Detailplaneeringutega kavandatud maakasutus on üldistatud üldplaneeringu tasemele ja kajastatud vastavalt üldplaneeringu joonistel.

Peale käesoleva üldplaneeringu kehtestamist tuleb koostatavate detailplaneeringute lahendust vajadusel muuta selliselt, et üldplaneeringuga seatud tingimused oleksid täidetud.

Jõhvi valla jaoks vajalike täiendavate planeeringute vajaduse määrab vald arengukava tegevuskavaga.

Üldplaneeringuga kavandatud maa-alade arendamisel on soovitatav lahendada ühtselt teede ning tehnovõrkude ja -rajatiste paiknemine. Nt kavandatud aladel selgelt ühtsena eristuv osa (kas elamuala tervikuna või osa sellest) lahendada detailplaneeringu kohustusega alal soovitavalt ühe planeeringuga, või töötada välja enne kinnistu kaupa planeerimist teede ning tehnovõrkude ja -rajatiste paiknemise skeem. Sellisel moel tagatakse ratsionaalsem ressursi kasutus.

3.5. Halduspiiri muutmise ettepanek

Jõhvi Vallavolikogu 17. märtsi 2011 otsusega nr 100 on tehtud Kohtla-Järve Linnavalitsusele ettepanek Jõhvi valla ja Kohtla-Järve linna vahelise piiri muutmise algatamiseks. Piirimuutmise ettepanekud on kantud üldplaneeringu kaartidele vastavalt volikogu otsusele.

Halduspiiri muutmise ettepanek on tingitud eelkõige Tammiku keskuse piirkonna tervikliku väljaarendamise vajadusest ja Tartu suunalt Jõhvi sissesõidu korrastamiseks, ning lisaks ka lennujaama piirkonna tervikliku väljaarendamise vajadusest.

4. KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE SEOS ÜLDPLANEERINGU PÕHILAHENDUSEGA

Käesoleva planeeringu koostamisega on paralleelselt kulgenud üldplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine. Vastavalt *planeerimisseaduse*⁶¹ nõuetele tuleb arvesse võtta mõjuhindamise tulemusi planeeringu koostamisel.

Keskkonnaameti Viru region on kiitnud heaks 07. mai 2009 kirjaga nr V 6-8/10467-2 keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande. Alljärgnevalt on esitatud kokkuvõtte keskkonnamõju strateegilisest hindamisest (sõnastust on muudetud lähtuvalt planeeringulahenduse

61 RT I, 30.12.2011, 23

maakasutuse juhtotstarbe tähistuse muutmisest).

Üldplaneeringu kavandati maa- ja veealadele üldised kasutamise- ja ehitustingimused, sh maakasutuse juhtotstarbed (elamumaad, tootmismaade, kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maad, ühiskondlike hoonete maade, segahoonestusalad, puhke-, virgestus- ja haljasalamaad jne) Lahendusteks olid ka väärtuslike põllumaade, maastike ja kompaktse asustusega alade määramine ning maakonna rohevõrgu täpsustamine.

Üldplaneeringulahendused puudutavad enamikke valla külasid ja nendesse omavad suhet 97% valla elanikest.

Elamu-, kaubandus-, teenindus- ja büroohoone, sega-, tootmis- ja üldkasutatavate ala juhtotstarbega maade reserveerimine on koondunud Jõhvi linna ja selle lähiümbruse küladesse. Ruumilisel arendusel laieneb/tiheneb asustus Jõhvi linnas, väheneb põllumaa pindala (prognoosi kohaselt 1-2%), kasvab põhjavee tarbimise maht (põhiliselt juurdetuleva elanikkonna ja puhkealade kasutamise arvelt), suureneb veeheide ja jäätmeteke. Tootmisaladele on sätestatud ainult üks ja karm keskkonnatingimus – tegevus ei tohi oma heidete ja saasteainete levitamisega ületada määratud tootmisala piire. Lahendused oma olemuselt keskkonnasäästlikud ja kohalikke ressursse arvestavad. Üldplaneeringuga on määratletud alade kasutamistingimused ja seatud piirangud.

Lahenduste mõju looduskeskkonnale on positiivses ja negatiivses mõjus üldjoontes tasakaalus. Sotsiaal-majanduslikus ja ajaloolis-kultuurilises keskkonnas prevaleerib lahenduste positiivne mõju – kestev-vahetu, tugevuselt nõrk kuni mõõdukas. Positiivse aspektina valla sotsiaal-majanduslikule arengule (keskkonnale) on tootmis- ja põllumaade reserveerimise suur ulatus. Reserveerimine antud valdkonnas loob potentsiaali tootmise laiendamiseks ja mahtude kasvatamiseks. Elamualade reserveerimisega on loodud eeldus tekitada elanikkonna ligitõmmet mujalt.

Hindamine osutab arendusele, millel võimalus avaldada olulist negatiivset mõju. Võimalus olulise negatiivse mõju avaldamiseks looduskeskkonnale tekib põlevkivi kaevandamisest uuel kavandatud tootmisalalt. Tammiku kaevanduse kirdeosas Jõhvi linna ja Kose asula vahelisel alal on plaanis alustada kaevandamist 2010...2018.

Kui kehtestatakse põlevkivi kasutamise arengukavas kavandatud põlevkivi kaevandamise ülempiiri (kuni 20 mln t/a) siis uute kaevanduste ja karjääride avamine lükkub kaugemale tulevikku käesoleva üldplaneeringu ajalisest kontekstist, seetõttu on alust eeldada, et ka Tammiku kaevandaja Kose ploki kasutusele võtmine lükkub kaugemasse tulevikku.

Leevendavad meetmed sisalduvad *Põlevkivi kaevandamise riiklikus arengukavas* ja selle rakendusplaanis, kus toodud meetmed on kehtestatud keskkonnanõuete täitmiseks piisavalt tõhusad, piirangute järgimise tagamiseks on põlevkivi arengukavas esitatud rida meetmeid seadusandlike tõkete kehtestamiseks ja ettevõtetele sanktsioonide rakendamiseks, millest tuleb tulevikus lähtuda.

Üldine meede on volikogude konservatiivsus üldplaneeringu muutmises. See eeldab üldplaneeringut muutvate detailplaneeringute algatamise eelnõude igakülgset vaagimist.

Konkreetseteks leevendusmeetmeteks on üldplaneeringus loetletud nõuded, piirangud ja määratud alad (reovee kogumisala, kaugkütte piirkond). Seda on ka asjaolu, et üldplaneeringuga ei taotleta õigusaktidega määratud piirangute nõuete leevendamist.

Juhtpositsioon seirele on soovitatud vallavalitsusele. Seejuures on otstarbekas kontrollida arendajate ettepanekuid detailplaneeringu koostamiseks sellest aspektist kas detailplaneering võib sisaldada kehtestatud üldplaneeringu muutmise ettepanekut. Juhul kui sisaldab, siis lähtuvalt *keskkonnamõju*

hindamise ja juhtimissüsteemi seaduse⁶² § 33 lg 2 p1, algatada detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine. Seire indikaatoriks oleks algatatud detailplaneeringute arv, mille juurde kuulub keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Kaudne planeeringulahenduste seire tuleneb kõrgemal (riiklikul ja maakondlikul) tasandil tehtavatest otsustest. *Planeerimisseaduse*⁶³ kohaselt teatavad kas ministeerium või maavalitseja valla territooriumit käsitleva planeeringu algatamisest. Seiretulemus oleks vallavalitsuse analüüsis kõrgema tasandi otsuse strateegilisest mõjust kehtestatud üldplaneeringu lahenduste osas ja analüüsi edastamine volikogule seisukoha võtmiseks.

4.1. Ekspertide seisukoht

Üldplaneering suunab valla territooriumi funktsionaalset maakasutust ehitusarendustegevust keskpikas perspektiivis. Üldplaneeringuga määratakse maaalade juhtotstarbed, mis arvestavad olulisel määral maa senist kasutusotstarvet. Samuti on üldplaneeringuga määratud piirangud ja tingimused, mille järgimise kaudu realiseeruvad ruumilise arengu põhimõtted ning kasutuspiirangutega alade (nt väärtuslikud maastikud) iseloomu säilimine – kruntide minimaalsed suurused, haljastuse, sh kõrghaljastuse osatähtsus erineva kasutusega maadel, reovee kogumisala, kaugkütte piirkond jne. Planeeringulahendused ja planeeringuga seatud tingimused ning piirangud on kooskõlas Jõhvi valla arengukavaga.

Majandusele avalduv mõju on positiivne. Planeeringuga määratletakse tootmise ja teeninduse arenguks ette nähtud alad. Selgepiiriliste arengueelistuste väljatoomine ja infrastruktuuri tugevdamine suurendab valla atraktiivsust võimalikele uutele investoritele ning parandab logistilisi tingimusi. Toimub majandusliku arengu intensiivistumine ja kohaliku tööhõive suurenemine. Elamistingimuste paranemisega elukeskkonna kvaliteet tõuseb, mis suurendab teenuste pakkumist ja investeringute tulekut valda. Samuti paraneb oluliselt senine maakasutus ja suureneb kinnisvara väärtus.

Planeering võimaldab algatada uusi teema- ja detailplaneeringuid, aitab kaasa valla tulubaasi kasvule ja Jõhvi valla, kui Ida-Viru maakonna majanduslikult areneva omavalitsusüksuse, tuntusele.

Üldplaneeringulahenduste koostamisel arvestati juba eelnevalt keskkonnamõju strateegilise hindamisel tõstatatud küsimustega. Planeeringulahendused, mis avavad võimaluse tegevustele, millel oluline mõju looduskeskkonnale, on tõstetud esile kui lahendused millede juures vallavalitsus peab olema ettevaatlik ja tähelepanelik.

62 RT I, 21.12.2011, 15

63 RT I, 30.12.2011, 23

KASUTATUD KIRJANDUS

1. *2009. aasta liiklusloenduse tulemused*. 2010. AS Teede Tehnokeskus. Maanteeamet. Tallinn.
2. *Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030*. 2007. Keskkonnaministeerium. Tallinn.
3. *Ida-Viru maakonnaplaneering*. 1998.
4. *Ida-Virumaa asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused*. 2003.
5. *Ida-Virumaa põlevkivikaevandamisalade piirkonna ruumiline planeering*. 2001.
6. *Ida-Virumaa turismi arengukava aastateks 2007-2013*. 2006. Norman Konsultatsioonid OÜ. Ida-Viru Maavalitsus. Jõhvi.
7. *Jõhvi linna vertikaalne ja miljööväärtuslike alade planeering*. 2006.
8. *Jõhvi linna üldplaneering*. 2000.
9. *Jõhvi valla arengukava aastateks 2007-2013*. 2007.
10. *Jõhvi valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arengukava*. 2006.
11. *Jõhvi valla üldplaneering*. 2000.
12. Kogumik: *Keskkond ja põlevkivi kaevandamine Kirde-Eestis*. Toim. V., Liblik, J.-M., Punning. TLÜ Ökoloogia Instituut, Publikatsioonid 9/2005.
13. *Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine*. EVS 809-1:2002.

LISAD

LISA 1. Muinsuskaitse all olevad mälestised.

LISA 2. Kehtestatud detailplaneeringud.

LISA 3. Maardlad.

LISA 4. Jõhvi valla teed.

LISA 5. Puurkaevud, puhastid, pumplad ja tuletõrjevee mahutid.

LISA 6. Jõhvi valla üldplaneeringu koostamiseks liiklusohhtliku olukorra hindamine (TTÜ, 2011).

LISA 7. Jõhvi valla üldplaneeringus teede- ja transpordiosa konsulteerimine (FIE Tiit Metsavahi, 2011).

LISA 8. Jõhvi valla üldplaneeringu KSH aruanne.