



Erkki Keldo
Majandus- ja
Kommunikatsiooniministeerium
info.mkm@mkm.ee

Teie 22.06.2026 nr 13-1/2224-1

Meie 24.07.2026 nr 7.2-2/26/10961-2

Arvamus üleriigilisele planeeringule „Eesti 2050“

Austatud hr Keldo

Olete esitanud meile üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ (edaspidi ÜRP) ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu arvamuse andmiseks. Palume kõige pealt vabandust hilinemise pärast: paraku kattus tagasisideks võimaldatud ajavahemik kõige populaarsema puhkuste perioodiga, kui ametisisene arvamuste kogumine ja ühise arutelu korraldamine olid raskendatud. Esitame tagasiside ÜRP-ile järgnevalt.

1. Jääb arusaamatuks, kus piirkonnas toimub kasvamine ja ka kahanemine, millest lähtuvalt ka kõik teenused ja ühendused. Teeme ettepaneku näidata piirkonnad kaardil või lisada viide taustauuringule 11-12 lk.
2. Kogu planeering on umbisikuline: toetatakse, luuakse, koordineeritakse jne, aga puudub info, kelle vastutusalas toetamine, loomine, koordineerimine jne on. Sh ei ole ka elluviimiskavas välja toodud vastutajaid ega rolle, nt õhuruumi planeering (3.7.7), liikuvuskeskuste rajamine, droonid. Jääb arusaamatuks, kuidas ja millal täpsustatakse ÜRP seireraamistikku.
3. Skeemil 8 ühenduste kajastamine on segadust tekitav, sest sisaldab ebarealistlikke ja mittekavandatud ühendusi. Palume kaaluda viitamist skeemile 10, kus on taristuühendused.
4. Skeem 10 reisirongiühendused üle vaadata. Nt Lelle-Pärnu vana ühendus on kaardi järgi 2050 alles. Lisada skeemile TEN-T põhivõrgu ühendused viirutusega, sh Läti ja Soome suunas (praegu Pärnust ja Tartust lõuna poole halliga märgitud ühendus). Soovitame lisada piirkondlikud linnad, mis on olulised nt liikuvuskeskuste kavandamisel.
5. Multimodaalsus on käsitletud üksnes inimeste liikumise, sadamate ja lennujaama kontekstis. Puudu on nägemus maantee-raudtee multimodaalsete sõlmede arendustest (Tallinna (TEN-T urban node, Pärnu (RB) , Tartu piirkonnas TEN-T urban node). See teema väärib ka esile toomist.
6. Jaotises 3.7.4 on küll käsitletud elektroonilist sidet, aga ei ole mainitud alternatiivkütuste laadimist, n.ö üle-öö laadimisvõimalused tiheasustuses/tänavatel.
7. Teeme ettepaneku sõnastada jaotise 3.7.4 punktis 6 ümber autode parkimishinnatõu puudutav: vaadata üle sõiduautode ja rataste parkimishinnatõu, sh tõhustamiseks

- ruumikasutamist ratastele turvaliste parkimisvõimaluste tekitamisega.
8. Jaotise 3.7.3 punkti 3 tekst on järgmine: "*Jalgsi ja kergliikuriga liikujate vajadusi käsitletakse eraldi. Kasvamisega kohanevates piirkondades kavandatakse liikumise põhisuundades jalgsi ja rattaga taristu eraldi*". Siin on eeldatavalt erinevate versioonide toimetamisel mõisted segi läinud ja jääb mulje, justkui kasvavates piirkondades peaks kõikidel põhisuundadel olema jalgsi ja rattaga liikumise taristu eraldi kavandatud/ lahendatud. Teeme ettepaneku muuta sõnastust järgmiselt: *Jalgsi ja rattaga liikujate vajadusi käsitletakse eraldi. Kasvavates piirkondades ja tihedas asustuses kavandatakse jalgsi ja rattaga taristu eraldi*. Kasvavas piirkonnas võivad olla ka asulavälised põhiühendused, kus ilmtingimata ei ole palju jalakäijaid, mistõttu ei pea see taristu olema eraldi lahendatud.
 9. Jaotise 3.7.4 punkti 1 kohaselt „*Uusi täiendavaid mastaapseid põhisuunalisi koridore põhimaanteedele ja tugimaanteedele ei kavandata*“. Palume täpsustada, kuidas põhimõtte suhestub koostamisel oleva riigitee nr 1 Haljala – Kukruse riigi eriplaneeringu ning riigitee nr 4 Uulu – Ikla lõigu suhtes, mille riigi eriplaneeringu algatamine on ettevalmistamisel. Haljala – Kukruse lõigu trassivalik on tehtud ning see sisaldab olulisi muudatusi tulevase põhimaantee asukohas. Uulu – Ikla lõigus ei ole põhimaantee ristlõike laiendamine 2+1 või 2+2 parameetritele vastavaks mitmes piirkonnas geoloogiliselt, looduskaitsealiselt või asustuse tõttu võimalik, mistõttu ei saa välistada osaliselt täiesti uue trassi kavandamist (nt Rail Balticu koridorisse või riigitee nr 19333 asemele). Ühtlasi on riigiteele nr 15 osaliselt (nt Saku valla üldplaneeringuga) kehtestatud, aga osaliselt planeeringutega kehtestamata (nt Kiili ja Rapla valla üldplaneeringud; Rail Balticu planeeringus kõnealust teemat ei käsitletud) Rail Balticust tulenevad mastaapsed trassimuudatused. Eraldi teemana vajab otsustamist, mida teha maakonnaplaneeringu ja maakonna teemaplaneeringu (riigi eriplaneeringu) tasandil põhi- ja tugimaanteedele kehtivate koridoridega, mida pole aastakümneid ellu viidud, mida pole riigihuvina kunagi määratletud (nt Noarootsi püsiühendus, Haapsalu ümbersõit, Tapa ümbersõit) ja/ või mis on muutunud perspektiivituks näiteks täisehitamise, suurte geopoliitiliste muudatuste või oluliste investeerimisotsuste tõttu (nt Pärnu suur ümbersõit olukorras, kus Pärnut läbiv riigitee nr 4 lõik on praktiliselt rekonstrueeritud, Jõhvi ümbersõit, uus ühendus Narva piiripunktiga).
 10. Palume täpsustada/ täiendada jaotise 3.7.4 punkti 7. Eesti asulaid läbib palju transiidikoridore, mis on asulavälise liikluskeskonnaga ning mille kujundamine inimkeskseks tänavaruumiks läheb vastuollu riigi muude strateegiliste eesmärkidega. Näiteks riigitee nr 1 läbib Maardut, Kuusalut, Sillamäed, nr 2 Peetrit, Assakut, Tartut, Ülenurmet, Kambjat, Võrut, nr 4 Laagrit, Pärnu-Jaagupit, Aret, Pärnut, Võistet, nr 8 Keilat ja Paldiskit jne. Lisaks eeltoodutele paiknevad paljud ümbersõiduteed asula piirides (nt Jõgeva, Kuressaare, Paide, Rakvere jt), aga nende rajamise eesmärk on olnud suunata transiitliiklus eemale asulakeskusest. Märkimist väärivad ka piirkondliku tähtsusega transiidikoridorid, nt riigitee nr 11115 Kiilis, nr 11300 Lagedil, nr 11390 Tabasalus, mis paiknevad pealinna/ regionaalse linna ja väikelinna/ maalise asustuse vahel ning mille nn maantee funktsiooni säilimise vastu on arvestatav avalik ja regionaalpoliitiline huvi. Nimetatud transiidikoridoridele puuduvad toimivad alternatiivid, millest tulenevalt vajab punkti sõnastus täpsustamist.
 11. Jaotise 3.7.4 punkti 4 kohaselt tuleb põhi- ja tugimaanteid käsitleda nn kaitsekoridoridena. Palume kaaluda, kas ka nn varulennuradade teema väärib kõnealuses punktis või nt jaotises 3.7.6 käsitlemist. Seoses Ukraina sõjaga on selgeks saanud, et ühelt lennuväljalt õhku tõusnud lennukitel ei ole ohutu maanduda samale lennuväljale pärast missiooni lõppu. Meile teadaolevalt on Soome sääraseid varulennuradu rajanud riigiteedele juba kümme ning ka Eesti kaitsevägi on huvi üles näidanud. Tegemist on ressursimahuka, strateegiliselt olulise ning transpordivõrgu kavandamise vaates põhimõttelise muudatusega, mis vääriks suuniste andmist ÜRP-i kaudu. Teema vajab selgust ka üldplaneeringute vaates: näiteks on pöördunud meie poole Lääneranna vallavalitsus, et saada Kaitseministeeriumi suunamisel

teomanikult ettepanekuid riigiteel nr 16180 paikneva varulennuvälja maakasutus- ja ehitustingimuste kohta, olgugi et tingimusi on vaja seada militaarotstarbelise lennuvälja-
raja toimimiseks, mis ei ole Transpordiameti vastutusallas.

12. Elluviimiskava ptk 2 sissejuhatava teksti teises lõigus on Maa- ja Ruumiamet märgitud nimeliselt ära kui asutus, kellel on õigus/ kohustus silmas pidada ÜRP-i mh planeeringute kooskõlastamisel. Palume kaaluda, kas seda on sobilik täiendada üldsõnalise laiendusega teistele riigiasutustele või sellega, et ÜRP ei anna suuniseid mitte ainult maakonnaplaneeringute koostamiseks, vaid on üheks lähtepunktiks kõikidele planeeringuotsustele. Saame aastast mitmeid planeeringuid kooskõlastamiseks, mis on selges vastuolus üleriigiliste eesmärkidega (nt soodustavad pendelrännet, süvendavad teadaolevaid probleeme, seavad ohtu rohevõrgustiku/ kavandatava ökodukti toimimise vms), samal ajal kui maakonna- või üldplaneeringus ei ole teemat kas uudsuse, hajaasustuses paiknemise vms tõttu piisavalt käsitletud.
13. Tulenevalt elluviimiskava ptk 2.2 punkti 1 jaotistest a, c ja d palume kaaluda, kas ÜRP-is väärib käsitlemist omaavalitsuste piire ületav planeerimine, naaberomavalitsuse arengusuundade arvesse võtmine ja -eelduste loomine. Saame tuua näiteid selle kohta, kui vaevaliselt (ja sageli viljatult) on kulgenud näiteks ühe valla detailplaneeringu elluviimiseks ringristmiku, bussipeatuse, kohaliku tee vms rajamine teise valda või kergliiklustee kavandamine piiriüleselt (nt IKEA piirkonnas, kus valdade piirid siksakitavad). Eeldatavalt esineb sarnaseid probleeme tehnovõrkude kavandamisel, keskkonnamõjude leevendusmeetmete rakendamisel vms.

Oleme valmis tagasisidet täpsustama Teams-i koosolekul.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

54501752, Marek.Lind@transpordiamet.ee