Transpordiamet
Valge 4, 11413 Tallinn
info@transpordiamet.ee

19.11.2026

Juurdepääsust AS-i Tootsi Turvas turbatootmisaladele ja Tarva külale seoses Tallinn–Pärnu–Ikla mnt km 103,5–108,5 Halinga–Kangru lõigu ehitamisega

Lugupeetud Transpordiameti esindajad

Ellex Raidla Advokaadibüroo OÜ klient AS Tootsi Turvas („**Klient**“) on pöördunud meie poole seoses Tallinn–Pärnu–Ikla maantee Halinga–Kangru 2+2 teelõigu ehitusega. Ehituse käigus on suletud Kliendi turbatootmisalade senine väljapääs Pärnu maanteele, kuid ette nähtud asendusjuurdepääs ei ole käesoleval ajal kasutatav. Ka projekti realiseerimise järel peaksid Kliendi raskeveokid maanteele pääsemiseks sõitma mitmeid kilomeetreid pika ringi läbi ümbritsevate külade, mis pikendab veokite teekonda ning toob kaasa olulised häiringud kohalikele elanikele. Selline olukord ei ole õiguspärane ega aktsepteeritav. Lühiajalise lahendusena tuleks esiteks viivitamatult tagada asendusjuurdepääsude kasutamine; pikemaajalise lahendusena tuleks muuta projekti selliselt, et turbatootmisalalt ja Tarva külast oleks võimalik pääseda paralleelselt Tallinn-Pärnu-Ikla maanteega kulgeva kogujatee kaudu Halinga liiklussõlme. Selgitame seda alljärgnevalt lähemalt.

Esiteks juhime tähelepanu, et **ajutise liikluskorralduse ajal (sh teetööde tegemisel) tuleb reeglina tagada senisel tasemel juurdepääs kinnistule**.[1] Ümbersõidutee kande- ja läbilaskevõime peab vastama sellele suunatud liikluse koosseisule[2] ning piirangud peavad olema sobivad, vajalikud ja mõõdukad[3]. Ka tee-ehituse põhiprojekt nõuab ehitustööde ajal sõidukite pidevat juurdepääsu teeäärsetele maavaldustele ning näeb ette kohalike teede ümbersuunamise.[4] Tegelikkuses on tekkinud olukord, kus varasem ligipääs Tallinn–Pärnu–Ikla maanteele Tarva külas, maantee 104. kilomeetril asunud ristmiku kaudu on suletud, aga samas on teostamata kõrvalteede, mida saaks kasutada alternatiivseks juurdepääsuks, tugevdamine ja laiendamine, mille tõttu on Klient kaotanud juurdepääsu maanteele.

AS Tootsi Turvas veab turvast Elbu ja Lavassaare rabast Pärnu sadamasse põhiliselt Lavassaare ja Audru suunal, kuid märjemal ajal piiratakse neil teedel raskeveokite liikumist ning sellistel puhkudel kasutasid Kliendi veokid just Tarva kaudu kulgevat teed. Seetõttu on praegu ligikaudu poolel Kliendi Halinga lähistel asuval turbatootmisalal juurdepääs maanteele piiratud ning teede pehmenemise korral jääb Klient sisuliselt kuni külmadeni juurdepääsuta turbatootmisalale. Transpordiamet on avalikult teatanud, et alustab kohaliku teedevõrgu parendamisega alles järgmisel kevadel, mistõttu puudub raskeveokitele sobiv asendusjuurdepääs vähemalt eelseisval sügis-, talve- ja kevadperioodil. Ka on Transpordiamet ise avalikult tunnistanud, et ehitusaegne olukord on kohalike elanike jaoks kahetsusväärne. Praegu peavad kohalikud elanikud ja ettevõtjad sõitma maanteele mitme kilomeetri kaugusel asuvate liiklussõlmede kaudu mööda kitsaid külateid ning raskeveokite ja laiade põllumajandusmasinate liikumine külavahel on ohtlik.[5]

[1] Majandus- ja taristuministri määrus „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“, § 3 lg 7.
[2] Majandus- ja taristuministri määrus „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“, § 22 lg 2.
[3] Majandus- ja taristuministri määrus „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“, § 3 lg 7.
[4] Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 98,4-108,5 Libatse-Are lõik. Põhiprojekt. Projekti nr 2017-0074-3. Seletuskiri lk-d 50, 65.
[5] ERR 11.11.2026 Artikkel: „Kohalikud pole rahul Via Baltica peale- ja mahasõitudega“

Seega ei vasta olukord piirkonnas eelviidatud ajutise liikluskorralduse nõuetele. Seejuures küsis Klient juba 14.02.2024 projekteerimistingimuste menetluses, kas ja millal on olemasoleva väljasõidu kasutamine takistatud ehituse ajal ja pärast seda ning milliseid teid saavad veokid kasutada. Ehitusaegse juurdepääsu kohta Transpordiamet projekteerimistingimuste menetluses vastust ei andnud.

Teiseks ei arvesta tööprojekt piisavalt raskeliiklusega. Projekteerija teadis, et Tarva külas tegutseb erivedusid tegev ettevõte ja et kohalikke teid kasutavad turbaveokid, sellele oli viidatud juba riigihanke tehnilises kirjelduses. Turba väljaveoks kasutatavate raskeveokitega palus arvestada ka Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus. Eeltoodust hoolimata on põhiprojektis ette nähtud lahendus, mis võimaldab turba vedu ning Tarva külas asuva ettevõtte (Mukk Teenused OÜ) veokitele juurdepääsu maanteele vaid läbi Kangru liiklussõlme [6]. Seda liiklussõlme kasutades tuleks Tallinna suunas väljasõiduks sõita pikalt mööda maanteega selle idaküljel paralleelselt kulgevat kogujateed, mis möödub väga lähedalt mitmetest eluhoonetest; Tallinn–Pärnu–Ikla maanteele on võimalik välja sõita alles Halinga liiklussõlmes. Seega on projekteeritud lahendus ebaõnnestunud, tuues ühelt poolt kaasa Kliendile põhjendamatuid kulusid ning teisalt olulisi häiringuid kohalikele elanikele.

Lahenduseks oleks ehitada kogujateena välja Tallinn–Pärnu–Ikla teest lääne poole kavandatud Tarva tunnelit ja Halinga viadukti ühendav tee. Osaliselt näeb projekt selle tee ehitust 5 meetri laiusena ette juba praegu – lõigus Tarva tunnel–Põllu kinnistu. Seega oleks vaja täiendavalt muuta kavandatud kergliiklusteest kogujateeks vaid ca 1,2 km pikkune lõik Põllu kinnistu ja Halinga liiklussõlme vahel (põhiprojekti joonisel TL_01_TL_3-1003 tähistatud numbriga JT-1026-P06), mis võimaldaks teed kasutada ka Kliendi ning Mukk Teenused OÜ raskeveokitel. Sellise lahenduse korral oleks raskeveokite juurdepääs maanteele Tallinna suunal oluliselt lühem, samuti vähendaks see raskeveokite liiklust idapoolse kogujatee äärsete elamute vahetus läheduses. Lisaks annaks selline lahendus nii Tarva küla elanikele kui ka neid teenindavale transpordile ja alarmsõidukitele täiendava võimaluse pääseda Tarva külla. Seega oleks tegemist mõistliku lahendusega, mis aitaks väheste kuludega tagada nii Kliendile, teistele piirkonna ettevõtjatele kui ka elanikele parima võimaliku lahenduse ja vältida tarbetut, lisakulusid ja -häiringuid kaasa toovat ümbersõitu.

Projekti muutmist ja elluviimist ei takista riigihanke tulemusena sõlmitud leping töövõtjaga. Ehituslepingus on ette nähtud reserv kuni 5% tasust. Seda reservi on võimalik kasutada vajalikeks muudatusteks, mis ei kujuta endast piiratud ulatuse tõttu sellist hankelepingu muutmist, mis tooks kaasa vajaduse uue riigihanke korraldamiseks. Ehitustööd on praegu veel sedavõrd varases etapis, et muudatuse tegemine ei sea ohtu ka kogu projekti tähtaegset valmimist.

Eeltoodust tulenevalt teeb Klient Transpordiametile ettepaneku:

1. tagada viivitamatult raskeveokitele sobiv ajutine juurdepääs turbatootmisalalt Tallinn–Pärnu–Ikla teele, sh teha ettenähtud kohalike teede parendustööd või taasavada senine väljasõit, kuni asendusjuurdepääs on valmis;
2. muuta projekti: ehitada kogu pikkuses raskeveokite liikluseks sobiva kogujateena välja Tallinn–Pärnu–Ikla teest lääne poole kavandatud Tarva tunnelit ja Halinga viadukti ühendav tee.

Palume Teie vastust ettepanekule hiljemalt selleks ette nähtud 15 kalendripäeva jooksul. Hea meelega oleme valmis arutama juurdepääsuga seonduvaid küsimusi lähemalt ka suuliselt – kui olete sellega nõus, palun andke sellest esimesel võimalusel teada mulle kirja päises toodud e-posti aadressil.

[6] Väiksemate sõidukitega oleks võimalik sõita ka läbi Kangru liiklussõlme; suurematele sõidukitele saab takistuseks asjaolu, et Tarva-Tõrdu tee lõigus km 0,688-1,083 on katte laiuseks kavandatud 3,5 m ning nii tee laius kui ka katendi konstruktsioon ei ole raskeliikluseks sobilikud.

Austusega

/digitaalselt allkirjastatud/

Siim Vahtrus

Vandeadvokaat