



Cerly Marko Järvela
Rapla Vallavalitsus
marko.jarvela@rapla.ee
Viljandi mnt 17
79511, Rapla maakond, Rapla vald,
Rapla linn

Teie 18.03.2026 nr e-kiri

Meie 26.03.2026 nr 7.2-2/26/6758-20

Seisukohad Kaupmehe kinnistu detailplaneeringu heakskiidu menetluses

Austatud hr Järvela

Olete teavitanud Transpordiametit, et Rapla valla Kalevi küla Kaupmehe kinnistu detailplaneeringu (katastritunnus 66801:001:1543, edaspidi *planeering*) eelnõu avaliku väljapaneku jooksul esitas liikuvusinsener tase 7 Siim Viin ettepanekuid, millega planeeringus ei arvestatud. Maa- ja Ruumiamet (MaRu) võttis heakskiidu menetluses Politsei- ja Piirivalveameti (PPA) arvamuse. Edastasite PPA kirja meile infoks ja palusite kirjale meie seisukohta.

Andsime seisukohad Kalevi küla Kaupmehe maaüksuse detailplaneeringu koostamiseks 26.04.2022 kirjaga nr 7.2-2/22/6758-2. Mõned väljavõtted seisukohtadest:

- planeeringuga kavandatava tegevuse realiseerimisel muutub piirkond Alu aleviku elanikele oluliseks sihtpunktiks ning võrreldes olemasoleva olukorraga tekitab täiendava kergliiklejate ja sõidukite liikumissuuna üle riigitee nr 20141;
- piirkonna arengut toetab kehtiv üldplaneering, mille kohaselt on Alu alevikust teisele poole riigiteed nr 20141 kavandatud pere- ja ridaelamumaad, kaubandus-, teenindus- ja büroohoonete maad ning tootmismaad;
- planeeringu koostamisel ja realiseerimisel on vajalik arvestada olemasoleva lihtristmiku ümberehitamisega nihutatud harudega ristmikuks või ringristmikuks;
- piirkonna edasise arendamisega kaasneb Transpordiameti hinnangul ringristmiku rajamise vajadus, kuna oluliselt suureneb vasakpöörde ning riigitee nr 20141 otsesihis ületamise vajadus. Nihutatud harudega ristmike korral ei muudeta riigitee parameetreid piisavalt, mis tagaksid madalama piirkiirusega sõitmist riigiteel nr 20141;
- näha ette ohutussaartega teeületuskohad, jalakäijate ohutuse tagamiseks siduda jalgteed tõmbepunktidega ning ühendada bussipeatustega;
- vajalik on olemasolevate bussipeatuste kavandamine maanteede projekteerimismisnormide kohaselt.

Planeeringu eskiisi koostamisel tegi Rapla Vallavalitsus meiega koostööd ja 04.01.2024 kirjaga nr 7.2-2/24/6758-7 andsime täiendatud seisukohad. Olulisemana toome täiendatud seisukohtadest välja järgmist:

- palusime planeeringuala pikendada lääne suunas ning näidata riigitee km 2,17 vasakul pool

- asuva Alu bussipeatuse likvideerimine, kuna kavandatakse bussipeatusele uus asukoht;
- jalakäijate ohutuse tagamiseks tuli riigitee km 2,19 paremal pool asuv bussipeatus siduda planeeritava kauplusega.
- juhtisime tähelepanu sellele, et planeeringu idaossa planeeritud parkla ulatub kinnistu piirini ehk lumetõrje ulatub naaberkinnistule.
- kaubaautode tagurdamine kaupluse sisse- ja väljasõidul on liiklusohtlik, sõiduautode parkla ja kaubaautode liiklusala peaks olema eraldatud.

Planeering algatati 26.02.2024. Esitasime ettepanekud planeeringu eskiislahendusele 19.04.2024 kirjaga nr 7.2-2/24/6758-9 (nt palusime kanda joonisele nähtavuskolmnurgad ja korrigeerida bussipeatuste asukohta). Pärast korduvaid planeeringu korrigeerimisi (nt. Alu poolse bussipeatuse ühendamise kergliiklusteega ja bussiootekoja asukoha muutmine, äärekiviga kesksaarte planeerimine, sõiduradade täpsustamine, kiiruspiirang 70 km/h, ristmiku pöörderaadiuste vähendamine, maakaabelliini asukoha korrigeerimine, planeeringu elluviimiskava täiendamine, jne) kooskõlastasime planeeringu 05.09.2025 kirjaga nr 7.2-2/25/6758-15.

Planeeringu avalik väljapanek toimus 16.10-17.11.2025. Vallavalitsuse sõnul esitati üks arvamus ja kolm ettepanekut. Kuivõrd täies mahus ettepanekutega ei arvestatud, teavitas vald meid 30.12.2025 toimuvast avaliku väljapaneku järgsest avalikust arutelust ning saatis 4.12.2025 Rapla valla seisukohad esitatud ettepanekutele ja arvamustele.

10.12.2025 edastas valla esindaja Cerly-Marko Järvela meile teadmiseks Siim Viin'i ja MaRu esindaja Raine Viitase vahel toimunud kirjavahetuse ning küsis meilt, kas vahepealsete aastate jooksul (planeeringu koostamisele asuti juba 2022. aastal) on Transpordiameti seisukohad muutunud ja kas annaksime täna teistsugused lähteseisukohad kui toona. Vastasime vallale järgmist: „*Andsime seisukohad planeeringu koostamiseks 26.04.2022 kirjaga nr 7.2-2/22/6758-2. Kirjas viitasime ohule, mis kaasneb antud asukohta kaupluse planeerimisel (võrreldes olemasoleva olukorraga tekib täiendav kergliiklejate ja sõidukite liikumissuund üle riigitee nr 20141) ning andsime nõude, et planeeringu koostamisel ja realiseerimisel on vajalik arvestada olemasoleva lihtristmiku ümberehitamisega nihutatud harudega ristmikuks või ringristmikuks. Seisukohtade väljastamise ajal kehtis Majandus- ja taristuministri 5.08.2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“, alates 25.11.2023 Kliimaministri määrus nr 71 „Tee projekteerimise normid“. Täpsustasime seisukohti 04.01.2024 kirjaga nr 7.2-2/24/6758-7. Kuigi uued normid on kehtestatud, ei ole muudatused nii suured, et annaksime tänase päeva seisuga oluliselt erinevad seisukohad planeeringu koostamiseks. Ruumilist arengut suunavate otsuste tegemine läbi üldplaneeringu ja detailplaneeringute on kohaliku omavalitsuse kui planeeringu koostamise korraldaja pädevuses. Nendes otsustes mõtleme kohaliku omavalitsusega kaasa, et liikumine riigiteel oleks mugav ja ohutu. Kui kohalik omavalitsus otsustab, et kooskõlastatud planeeringus toodud liiklusohutuse nõuded ei ole piisavad, oleme valmis kaaluma, et planeeringu elluviimisel võetakse kasutusele rangemad nõuded“.*

18.03.2026 teavitas vallavalitsus e-kirjaga, et planeeringu avaliku väljapaneku ajal esitas liikuvusinsener tase 7 Siim Viin hulga ettepanekuid, millega planeeringus ei arvestatud ja heakskiidu menetluses võttis MaRu planeeringu lahendusele PPA-lt arvamuse. Edastasite PPA kirja meile infoks ja palusite kirjale meie seisukohta.

Olles PPA kirjaga tutvunud, oleme järgnevatel seisukohtadel.

- 1) Eelnevas planeeringu menetluses oleme juhtinud tähelepanu sellele, et planeeringu realiseerimisel tekkiv olukord – alevik ühel pool riigiteed ja tõmbekeskus teisel pool – tekitab täiendavaid ohuolukordi riigiteel. Planeeringu menetluses oleme koostöös vallaga neid riske maandanud, rakendades planeeringulahenduses erinevaid meetmeid (nihutatud harudega ristmiku muutmine (parem-vasak asemele vasak-parem nihutus), ohutussaartega ülekäigukohad, bussipeatuste asukohtade muutmine, lisanduvad kergliiklusteed, kiiruspiirangu alandamine, jne). Muuhulgas palusime menetluse alguses vallal kaaluda

Rakendatavad meetmed peavad olema proportsionaalsed ja normide kohased. Transpordiamet lähtub riigiteede projekteerimisel eelkõige kliimaministri 17.11.2023 [määrusest nr 71](#) „Tee projekteerimise normid“ ja Transpordiameti juhistest. Näiteks ristmiku tüübi valikul lähtusime normide Lisa 1 tabelist 16, mille kohaselt liiklussagedusega all 5000 sõiduki ööpäevas kõrvalmaantee liitumisel kõrvalmaanteega või muu teega kavandatakse kas lihtristmik või ohutussaartega ristmik. Riigitee nr 20141 Rapla-Varbola tee liiklussagedus enne kõrvalmaanteega nr 20142 Alu keskuse tee ristumist on 2262 sõidukit, peale ristmikku 1073 sõidukit. Oleme seisukohal, et kooskõlastatud planeeringus kavandatud meetmed on proportsionaalsed ja tagavad ohutuse riigiteel.

- 2) Planeeringus on kavandatud neli ülekäigukohta – kolm riigiteele ja üks kohalikule teele, PPA kirjas on viide ühele ülekäigukohale. Tee ja läbiva kergliiklustee marsruudi lõikumisviisi valikul lähtusime normide tabelist 43, mille kohaselt on sobiv kavandada ohutussaarega ülekäigukoht. Normide § 49 lõike 3 kohaselt ei kavandata sõiduteele projektkiirusega üle 50 kilomeetri tunnis reguleerimata ülekäigurada. Praktikale tuginedes oleme seisukohal, et 70 km/h alas on ülekäigukoht ohutum kui ülekäigurada.
- 3) Juhime teie tähelepanu sellele, et Rapla-Varbola teel on kiiruspiirang praegu 90 km/h, planeeringuga kavandatakse kiiruse vähendamist 70 km/h. Rapla-Varbola teel kiiruse piiramisega 50 km/h me ei nõustu, seda ei toeta tee geomeetria ning tooks kaasa olukorra, kus kiiruspiirangut hakatakse massiliselt eirama. Madalama kiiruspiirangu rakendamiseks on vajalikud suuremahulised ümberehitused, riiklikus teehoiukavas selliste kulutuste katmiseks raha ei ole.
- 4) PPA on teinud kirjas ettepaneku täiendava kõnnitee rajamiseks Uusküla suunas koos ohutu teeületuslahendusega. Kirjas selgitav joonis puudub. Kuna riigitee paremal küljel on kergliiklustee olemas, siis eeldame, et täiendava lõiguna on mõeldud ülekäigukohta ja olemasolevat kergliiklusteed ühendavat ca 80 m pikkust lõiku. Seda ettepanekut me toetame, see välistaks jalakäijate liikumise riigitee teepeenral või riigitee ületuse Pargi kinnistu juures.



- 3 (4)

- 6) Nihutusega ristmiku (nn. „tilkadega“ ristmik) eesmärk on vältida otsesuunas peatumata ristmiku ületamist ning anda selge signaal, et ees on ristumine peateega. Sellist ristmiku lahendust kasutame sageli liiklusohutlike kohtade likvideerimisel (nt Järvamaal Kirisaare ristmik põhimaanteel). Ristmiku nihutuse muutmisega (enne parem-vasak nihutus, planeeritud vasak-parem) väldime olukorda, kus peateele parempöördega väljasõidule järgneb kohe vasakpöörde ning peateelt läheneva sõiduki juhile võib uus manööver olla ootamatu.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marje-Ly Rebas

peaspetsialist

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa: Kooskõlastatud planeeringu joonised

Lisaadressaadid: Maa- ja Ruumiamet

58581095, Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee