



Ivan Sergejev  
Majandus- ja  
Kommunikatsiooniministeerium  
info@mkm.ee  
Suur-Ameerika tn 1  
10122, Tallinn, Harju maakond

Teie 15.09.2025 nr 13-2/3252-1

Meie 19.10.2025 nr 7.2-2/25/15485-2

## **Maakonnaplaneeringute 2030+ tagasiside**

Olete palunud Transpordiametilt tagasisidet maakonnaplaneeringute elluviimise kohta. Oleme tagasiside jaganud kolme plokki: üldised tähelepanekud; põhimaanteede teemaplaneeringud, mille elluviimine on olnud meie ülesanne; meie vastutusalaga kaudsemalt seotud tähelepanekud.

### **I Üldised tähelepanekud**

1. Rohevõrgustiku puhul on praktiliselt käsitlemata suurulukipääsud. ÜP tasandil on olnud väga aeganõudev ja keeruline saada omavalitsusi ning maaomanikke nõusse ulukipääsudele maakasutus- ja ehitustingimuste seadmisel, nt Kose, Põltsamaa, Narva-Jõesuu, Paide linn. Seejuures nt Põltsamaa valla puhul selgus meie teeprojekti ulukiuuringu põhjal, et kaks suurulukitunnelit on vaja rajada MP rohevõrgustikust välja, mis on olnud pigem erandlik. Kose valla Rõõsa ökodukti puhul kattusid kolm riigihuvi (maardla, riigi majandusmets, ökodukt), mille kaalumist ÜP tasandil vallavalitsus ootuspäraselt enda peale võtta ei tahtnud. Kattuvad ja vastanduvad riigihuvivid suurulukipääsude kaitsevööndis vajavad kas õigusakti või vähemalt maakonnaplaneeringu tasandil selgemat korraldamist.
2. Punktiga 1 haakuvalt pole MP-st olnud abi kattuvate riigihuvide kaalumisel, nt Rõõsa ökoduktile lisaks on Harku kandis Juuliku – Tabasalu teekoridoriga kattuvuses mitu riiklikult tähtsat maardlat, mis on maakonna maavarade teemaplaneeringus saanud kõrgeima prioriteetsuse.
3. MP pole olnud tõhus joonobjektide ja koridoride kinniehitamise jms insenertehniliselt keerukamate lahenduste ärahoidmisel, sest neid ei käsitleta kinnisomandi kitsendustena ja pahatihti ei ole ka vallaametnikud teadlikud nende olemasolust. Näiteks kui toonane ÜP konsultant Marek Lind alustas 2007. a. Sauga valla üldplaneeringu kaardi koostamist, siis kehtivate ja koostamisel olevate detailplaneeringualade peale kandmisel selgus, et 17 planeeringuala paiknes VIA Baltica suure Pärnu ümbersõidu trassikoridoris ning ligikaudu pooled DP-d olid juba kehtestatud. Sauga Vallavalitsusele tuli koridori olemasolu halva üllatusena. Riigihuviga teekoridorid, mis on seni sisaldunud ainult MP-des (nt riigitee nr 8 Keila põhjapoolne ümbersõit, riigitee nr 15 Hagudi ümbersõit, riigitee nr 1 Haljala – Kukruse lõik), on toonud suure halduskoormuse lubade ja planeeringute kooskõlastamata jätmisel ning vaiete ja kahjunõuete lahendamisel, sest keelduvaid otsuseid on tulnud sisustada mahukate ja kaudsete põhjendustega. Ükski kaebus ei ole seni kohtusse jõudnud.
4. Väga keeruline ja aeganõudev on olnud hiljem koostatud REP-ide vms tõttu ümber planeerida

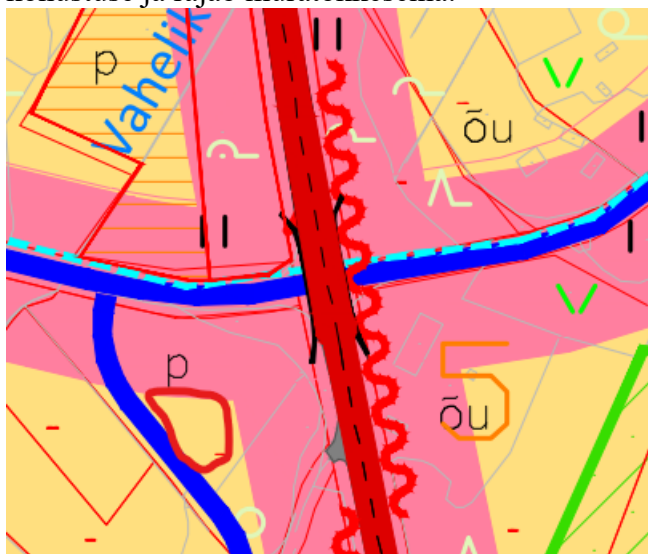
MP kohaseid riigiteede koridore, nt riigitee nr 15 Saku ja Rapla valla lõigud, RB ristumine Pärnu ümbersõiduga. Näiteks riigitee nr 15 Hagudi ümbersõit oli kavandatud MP-s 2,5 km ulatuses 1,5 m paksuse turbakihi peale. Kui see RB REP-iga läbi lõigati ning otsustati sama planeeringu mahus uut ühendust mitte planeerida, siis käesoleval hetkel oleme olukorras, kus uus koridor tuleb määrata Rapla ÜP-ga. Rapla Vallavalitsus ei ole ootuspäraselt motiveeritud tellima alusuuringuid, et leida raudteega läbilõigatud ja ehitusgeoloogiliselt keerulistes oludesse kavandatud koridorile uus ühendus või pikemale lõigule uus asukoht. Leiame koostöös Rapla VV-ga tõenäoliselt Hagudi piirkonnale mõlemat osapoolt rahuldava lahenduse, aga puudulike alusuuringute tõttu jääb püsima risk, et teeprojekti lahendus ei mahu kompromissina määratud koridori piiridesse ära.

5. Nn regionaalse huviga teekoridoride (st kantud MP-sse kellegi teise, nt maavalitsuse ettepanekul) käsitlemine koostamisel olevates ÜP-des, nt Tapa ümbersõit, Noa-Rootsi püsiühendus, Haapsalu ümbersõit, Imavere ümbersõit, Rakvere ümbersõit, Jõhvi ümbersõit, Tartu idaringtee, MP kergliiklusteed. On kulunud aega, et tuvastada Transpordiameti puutumus või selle puudumine ning meie positsioon MP-s väljendatud, aga teehoiukavasse eeldatavalt mitte jõudvates eesmärkides. Samasse teemasse liigitub ka Eesti – Soome püsiühendus Maardus, mille puhul paistsime olevat ainus asutus ÜP tasandil, kes ootas linnavalitsuselt koostööd MKM-iga ega olnud korduvalt nõus ÜP-d kooskõlastama enne, kui raudtee valdkonda liigituv küsimus oli saanud lahenduse.
6. Kunagi TRAM-i ettepanekul sisse viidud tehnoloogilised võõndid ei ole plaanitud kujul tööle hakanud ning ÜP-desse pole põhimõtet üle kantud meie nõusolekul. Kohalikud omavalitsused on pidanud ebamäärase eesmärgiga koridorile kitsenduste määramiseks sadade maaomanike kaasamist ebaotstarbekaks ning eelistanud konkreetsele tehnovõrgule (nt survekanalisatsioon) trassi määramist.
7. Kergliiklusteede (KLT) puhul vaatavad puudutatud maaomanikud tee poolsust kui ehitisele määratud põhimõttelist asukohta. Oleme pidanud aitama kohalikke omavalitsusi suhtluses maaomanikega, kes ei ole olnud nõus KLT kavandamisega nendele kuuluvale maale, sest MP-s on KLT näidatud riigiteest teisele poole. Samuti oleme pidanud mitmel juhul juhtima omavalitsuste tähelepanu ÜP tasandil sellele, et KLT-d omavalitsuste piiril ei ole kavandatud sidusa võrguna, mis on olnud MP eesmärk. Teema, millele adresseerimist tasub kaaluda uutes MP-des või samaväärsetes planeeringutes, on KLT-d, mis lõiguti paiknevad ühe ja lõiguti teise omavalitsuse territooriumil. Säärane on olukord nt riigitee nr 11115 IKEA piirkonnas, kus ei Kiili ega Rae Vallavalitsus ei saa anda ehitusluba terviklikule KLT-le ning KLT elluviimine sõltub suurel määral omavalitsuste võimest sünkroniseerida tegevusi.
8. Enamiku planeeringute puhul puudub sisuline puutumus meresõiduga ja selle ohutusega. Suurimaks väljakutseks tulevikus on laevaliikluse ja meretuuleparkide ühildamine ning nendel aladel ohutuse tagamine. Kuna ükski meretuulepark pole ehitusettappi jõudnud, siis pole ka olnud vajadust uute laevateede kavandamiseks ega meresõiduvabaduse piiramiseks. Vähesel arvul on sellel ajal loodud väikelaevateid, kuid need ei ole olnud seotud maakonnaplaneeringutega. Probleemiks võib pidada, et kui planeeringutes nähakse isegi ette merealadele mingid tegevused, siis õiguslik regulatsioon nende kavandamiseks ja elluviimiseks on puudulik. Näiteks puudub sisuliselt õiguslik regulatsioon selliste merealade loomiseks, mis ei ole seotud meresõiduohutuse, looduskaitseliste või muinsuskaitseliste piirangutega.
9. Harku – Lihula – Sindi 330 kV TP elluviimine on läinud ladusalt.

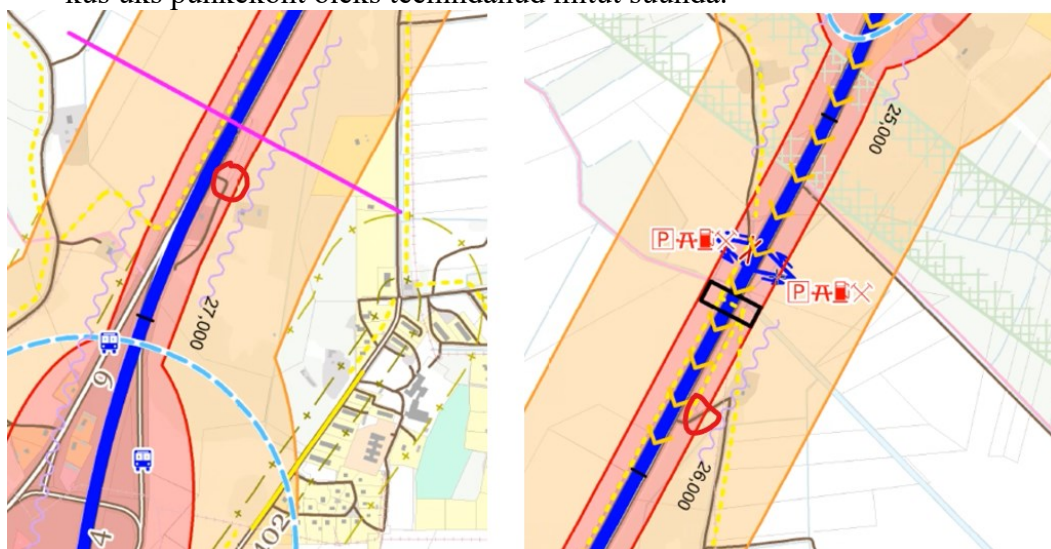
## **II Põhimaanteede teemaplaneeringud**

10. Põhimaanteede teemaplaneeringud on ajahambale suhteliselt hästi vastu pidanud. Kõige õnnestunumaks peame riigitee nr 4 TP-d, mille seletuskirja on saanud selgemad maakasutus- ja ehitustingimused, sh Transpordiameti kaasamine ja kaalutlusruum. Esitame väljakutsed riigiteede teemaplaneeringute elluviimisel järgnevalt.

- 10.1. Omandiküsimused: kelle omandusse üks või teine kogujatee, parkla vms jääb. Läbirääkimised on olnud vaevatud. Probleemiks on see osutunud peamiselt siis, kui viime TP ellu vähemas mahus, sest teiste osapoolte ootus on olnud, et Transpordiamet ehitab valmis kõik, mis on TP-ga plaanitud.
- 10.2. Mõned kohalike teede ühendused on jäänud TP-s lahendamata. On ette tulnud olukord, kus keset metsa on elanud kaitsealal ning KOV ei soovinud kogujateed enda omandusse võtta.
- 10.3. Riigitee nr 4 Märjamaa piirkonnas moodustati NATURA ala peale TP kehtestamist ega arvestatud sellega. Saime palju bürokraatiat NATURA erisuse taotlemiseks ning projekt jäi pikaks ajaks ootele.
- 10.4. Oleme pidanud trassikoridorides tegema muudatusi tulenevalt rasketest läbirääkimistest maaomanikega. Mh on maaomanikud väitnud projektide tutvustamisel, et neid pole kaasatud TP koostamisse. Juurdepääsud kinnistutele on jäänud tihti lahendamata ja projektis on see tähendanud täiendavaid kulusid. TP tasandil on ootuspärane, et igale kinnisasjale juurdepääsu plaaniliselt ei lahendata, aga abiks oleks olnud ka üldised põhimõtted seletuskirjas.
- 10.5. Mitme trassialternatiivi kehtestamist tasub tulevikus vältida: korraga hoitakse kinni palju maad ning kui alternatiivid on võrdselt tähtsad, siis praktikas on meid üritatud suunata spekulatsioonidele, lubama ajutisi ehitisi, andma trassikoridorides rohkem vabadust tulenevalt väiksemast tõenäosusest jms. Riigitee nr 2 TP-s on kirjas, et teise alternatiivi saab anda vabaks alles siis, kui on tee välja ehitatud. See tõi meile lisatööd eriti siis, kui trassivalik oli tehtud, aga projekteerimine alles algfaasis, sest maaomanike vaates oli alternatiiv juba üleliigne.
- 10.6. Külgnervade alade arendajate plaanide sobitamine kauges tulevikus toimuva TP elluviimisega. Näiteks Häädemeeste alevikus kohustas halduskohus meid väljastama seisukohad tankla-teenindusjaama detailplaneeringu koostamiseks, ehkki tegemist on TP seisukohalt perspektiivitu asukohaga. Kohtu põhjendus oli, et Transpordiametil on trassikoridori alal ca 3000 m<sup>2</sup> kaalutlusruumi (joonisel tähistatud punase vabakäejoonega), et teatud tingimustel lubada tankla-teenindusjaama rajamist. Väljastasime seisukohad DP koostamiseks viiel leheküljel, millest kaalukaim kohustus oli 1 km põhimaantee lõigu eskiisi koostamine (koos vertikaaliga), tuvastamaks TP elluviimise ruumivajadus tunneli piirkonnas, misjärel planeeringust huvitatud isik peatas DP protsessi. Kõige sagedamini on vaidlusi tekitanud müra leevendamine: kui TP-s on mingi teelõik tähistatud müra leevendamise vajadusega, siis maaomanikud on eeldanud, et tänase maatulundusmaa muutmisel elamumaaks või realiseerimata DP ülesostmisel täidab Transpordiamet TP kohustuse ja rajab müratõkkeseina.



- 10.7. Riigitee nr 4 TP elluviimisel nihkus lahendus Enge tankla juures päris trassikoridori välispiirile, kuid üldiselt oleme teega tee ja teekaitsevööndisse ära mahtunud. Suuremad mured on olnud seotud liiklussõlmedega, aga oleme ka nendega pigem ära mahtunud. Liiklussõlmede lahendused on kõikidel juhtudel muutunud projekti tasandil. Trassikoridorist on olnud enim kasu nt kogujateede, kinnistutele juurdepääsude vms TP täpsusastme jaoks liiga detailsete lahenduste kavandamisel projekti tasandil.
- 10.8. Imavere (on sees ka MP-s) ja Pärnu suure ümbersõidu tüüpi pigem küsitava elluviidavusega teekoridore lõigud, mille puhul TP kehtib, aga maade jätkuvat kinnihoidmist on järjest keerulisem põhjendada tulenevalt olulistest investeeringuotsustest (nt riigitee nr 4 rekonstrueerimine Sauga ja Uulu vahelises lõigus) ja/või KOV strateegilistest otsustest. Eriti elektrituulikute, päikeseelektrijaamade, neid teenindavate elektriliinide jms ehitamiseks, mille puhul arendajad väidavad, et neid rahuldab (ka) eeldatav ajavahemik tänase ja TP elluviimise vahel ning et nad on valmis võtma riski, et TP viiakse kõnealuses lõigus ikkagi ellu.
- 10.9. Uuringute alusel täpsustatud suurulukipääsude asukohad on nihkunud MP rohevõrgust täiesti välja või sellisesse asukohta, kus kaitsevööndi määramisel tuleb teha mõõndusi konfliktse maakasutuse suhtes, nt Põltsamaa, Kose, Narva-Jõesuu ÜP. Kõige suurem väljakutse oli saavutada kokkulepe Põltsamaa ÜP-ga suurulukitunnelile kaitsevööndi määramiseks kogu ulatuses eramaadele, sest kõik maaomanikud olid sellele esialgu vastu.
- 10.10. Mitmed kohalike teede ristmikud on jäänud likvideerimiseks märkimata. Ka puhkekohti on olnud normide järgi väga keeruline lahendada, sh ühe puhkekohaga oleme jõudnud ka kohtusse. Puhkekohad oleks olnud sobilikum kavandada liiklussõlmedesse, kus üks puhkekoht oleks teenindanud mitut suunda.



- 10.11. Riigihuvina määratlemata objektid ei ole leidnud ÜP-des käsitlemist ja/või viiakse ainult osaliselt ellu, nt Tori valla Tammiste aleviku kogujatee, Saue valla kohalik teedevõrk ja Rahula liiklussõlm, mille puhul arendajad ehitavad suundristmikud tõenäoliselt välja, aga viadukt käib kõikidele üle jõu.
- 10.12. Kohalikud omavalitsused on teinud arvestatavaid menetlusvigu (nt Paikuse alevi Aiandi tee alajaama ja sidemast, Orgita küla ettevõtlusala DP) ja/või on eiranud teadlikult TP nõudeid (nt Jõhvi valla Jordi tee L2 ja 5 ehitusluba, millega kavandati liiklusseaduse ja tee projekteerimise normidega vastuolus olev ristmik; Paide LV andis välja elamu ehitusloa ilma müra käsitlemata; Häädemeeste VV algatas elamuala DP trassikoridoris, mille otsusesse lisati selgesõnaliselt, et müra ei ole vaja hinnata). Toodud näidetest Jordi tee L2 ja 5 ehitusloa puhul on nii Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui ka Justiits- ja Digiministeerium kinnitanud ehitusloa õigusvastasust, aga Justiits- ja

Digiminister on pidanud rikkumist kohtute ülekoormatuse vaates protesti esitamiseks liiga väheoluliseks.

- 10.13. Ühel juhul TP-st hiljem kehtestatud Jõhvi ÜP-st tulenev vajadus kergliiklustunneli järele pareeriti nii arendaja, VV kui ministeeriumi poolt põhjendusega, et TP tunnelit ei sisalda ja seetõttu ei võeta meie vaiet arvesse. Aasta peale DP kehtestamist võttis Jõhvi VV meiega ühendust ja nentis, et tunnel on osutunud kergliiklejate ohutuse tagamisel vajalikuks ja kas meie saaksime kohustuse endale võtta.

### III Muud tähelepanekud

11. Tuulikuparke on planeeritud nii MP, ÜP, KOV EP kui DP tasandil. Lennunduse vaates on info väga killustunud ning keeruline on iga uue planeeringu puhul hinnata koosmõjusid ning otsustada kooskõlastamise üle. Taastuvenergeetika kaardirakendus ei sisalda veel kõiki arendusalasid.
12. Märkisime Välgaküla Viigi kinnisasja tankla projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastamisel, et Saarde Vallavalitsus peaks kaaluma, kas MP-s kauni vaatega teelõiku tankla rajamine on kohane. Vallavalitsus märkusele ei reageerinud.
13. Maardlate kaevandamislubade puhul praktiliselt ei arvestata MP rohevõrgustikuga.

Kokkuvõtvalt, MP pigem ei ole osutunud efektiivseks tasandiks maakasutuse suunamisel. Haldusreformi järgselt on esinenud arvestataval hulgal menetlusvigu, mida saab seostada ametnike teadmatusega MP tasandi ruumilistest suunistest, mis ei ole üheski töökeskkonnas (kaardirakenduses) terviklikult kättesaadavad. Kuna MP rakendusväärtus tööнадala vaates on madal, siis unustatakse ajapikku kasutada seda otsuste lähtematerjalina. Eriti probleemsed on joonehitised/ koridorid, sest MP-ga ei kitsendata maakasutust: planeerimis- ja rakendusfaasi vahel piisab NATURA ala moodustamisest, ohustatud liigi elama asumisest, konfliktse tehnovõrgu rajamisest, ehitus- või kaevandamisõiguse andmisest vms, et muuta MP koridor kasutuskõlbmatuks.

Oleme vajadusel valmis asjaolusid täpsustama Teamsi koosoleku vormis.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

kooskõlastuste üksus

54501752, Marek.Lind@transpordiamet.ee