



TRANSPORDIAMET

Lauri Malm
Henno Varahaldus OÜ ja Rikman
Konsultatsioonid OÜ
lauri@lendinvest.eu

Teie 07.02.2026

Meie 06.03.2026 nr 8-1/23-065/19407-4

Vastus ettepanekutele

Austatud hr Malm

Vastuseks Teie kirjale selgitab Transpordiamet järgmist.

- 1) Rapla maakonnas Märjamaa vallas Vaimõisa külas asuv Paemurrumetsa ja Otsa kinnistute detailplaneering koostati aastatel 2020-2021 arvestusega, et alaga külgnev riigitee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee ehitatakse välja 2+1 sõidurajaga ristlõikele. Vahetult enne planeeringu kehtestamist otsustati Vabariigi Valitsuse otsusega kinnitatud riigiteede teehoiukavas, et riigitee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee tuleb kavandada 2+2 ristlõikega teena.
- 2) 2+1 ja 2+2 ristlõikega teede kavandamise põhimõtted erinevad suuresti. Erinev on teemaa vajadus ja kiirusrežiim, aga ka paljud teised projekteerimise tehnilised nõuded. Nt 2+2 tee puhul tuleb kõik ristumised kavandada eritasandilisena, 2+1 lahenduses võivad olla ka samatasandilised. Transpordiamet informeeris planeerimisprotsessi lõpufaasis korduvalt Märjamaa Vallavalitsust 2+2 ristlõikega tee projekteerimise käivitumisest ja palus uue info valguses kirjaga 20.12.2021 nr 7.1-2/21/20714-4 planeeringu kehtestamine peatada. Märjamaa Vallavolikogu otsustas siiski planeeringu varem koostatud kujul kehtestada. Planeeringu seletuskirja lisati lause, et: „Huvitatud isik peab arvestama võimalusega, et põhimaantee 2+2 ristlõikele väljaehitamisel võib riigiteega külgnevas osas olla vajadus planeeringulahenduse täpsustamiseks (nt viia jalg- ja jalgrattatee sõiduteest kaugemale, arvestada võimaliku perspektiivse põhimaantee kergliiklustee tunneli rajamise vajadusega, jne).“
- 3) Transpordiamet alustas 2023.a 2+2 sõidurajaga teelahenduse projekteerimist, koostas ja avalikustas 2+2 tee eskiislahenduse. Kaasates puudutatud maaomanikud, andis Transpordiamet eskiislahenduse alusel välja riigitee projekteerimistingimused (11.03.2024 korraldus nr 1.1-3/24/148). Projekteerimistingimuste menetlusse olid kaasatud ka Henno Varahaldus OÜ ja Rikman Konsultatsioonid OÜ, kes tingimusi ei vaidlustanud ega PT menetluse raames muudatusettepanekuid ei esitanud.
- 4) Kehtivad projekteerimistingimused on aluseks riigitee ehitusprojekti koostamisel. Riigitee projektlahendus (riigitee 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 41,9-62,3 Kernu–Päädeva lõigu eelprojekt, Roadplan OÜ töö nr 23014, edaspidi *teeprojekt*) on Transpordiameti hinnangul kooskõlas Paemurrumetsa ja Otsa kinnistute detailplaneeringuga. Riigitee lahendus ei tingi praeguse teadmise kohaselt planeeringuala ehitusõiguse muutmist, sh ehitusalade vähendamist

ega ümberpaigutamist. Teelahendusel on puutumus detailplaneeringualal asuva kogujatee näol, mis paikneb detailplaneeringus kavandatud kohaliku tee asukohas tee ja tänava krundil (pos 3). Juurdepääs planeeringualale on tagatud, see on lahendatud kavandatavast Vaimõisa liiklussõlmest.

- 5) Täiendavalt selgitame juurdepääsuga seonduvat. Teeprojektis on juurdepääs planeeringualale tagatud, kuid mitte otse põhimaanteelt, vaid ca 1 km kaugusel asuvast Vaimõisa liiklussõlmest. Põhjuseid on mitmeid. Antud asukohas on teelahenduse kavandamisel piiravateks tingimusteks vajadus säilitada erinevatel teekülgedel asuv Paemurru kinnistu elamu ning Pajuksi kinnistul asuv toidukoha hoone. 2+2 teelahenduse koostamise algfaasis suhtles Transpordiamet mõlema kinnistu omanikega, kes väljendasid soovi hooned säilitada ja senise maakasutusega jätkata, mistõttu sai projekteerimise lähtekohaks mõlema hoone säilitamine. Kitsaste olude tõttu ei mahu ühte neist hoonetest likvideerimata selles piirkonnas põhimaantee ristlõikesse täiendavaid aeglustus- ja kiirendusradu, mis kaasneksid kui kavandada Paemurru metsa ja Otsa kinnistute planeeringualale suundristmik. Kuna Vaimõisa liiklussõlm on planeeringualast vaid 1 km kaugusel, on selle kaudu lahendatud ja tagatud juurdepääs planeeringualale. Põhimaantee liiklus on ilma suundristmikuta ohutum ja sujuvam (ära jäävad suundristmikuga tekkivad täiendavad konfliktipunktid) ning liikluslahendus vastab kehtivatele tee projekteerimise normidele. Ehk siis kokkuvõtvalt – 2+2 teelahenduse projekteerimisel selgusid asjaolud, mis ei olnud enne teada ja mis tingisid teelahenduse valiku — Transpordiamet selgitas välja erinevate maaomanike seisukohad, kaalus neid projekteerimistingimusi andes ja leidis tasakaalustatud lahenduse, millega Paemurru metsa ja Otsa kinnistute detailplaneeringualale on ohutu juurdepääs tagatud, samas säilivad ka Paemurru kinnistu elamu ja Pajuks OÜ toitlustushoone.
- 6) Paemurru metsa ja Otsa kinnistute detailplaneering ja planeeringuala ei hõlma riigiteed. Samuti ei anna nimetatud detailplaneering riigitee liikluslahendust. Planeerigu seletuskiri ütleb, et: „*Riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral (Ehitusseadustik § 99 lg 3) annab nõuded projektile Transpordiamet ja riigitee aluse maaüksuse piires väljastab tee ehitusloa Transpordiamet.*“ Samuti ütleb seletuskiri, et: „*Planeeringu elluviimise eelduseks on põhimaantee nr 4 (E67) Kustja-Päädeva lõigu projekti kohane väljaehitamine. Juhul kui huvitatud isik soovib planeeringu ellu viia enne, kui Transpordiamet on eelpoolnimetatud teelõigu rekonstrueerinud (2+2 või 2+1 ristlõikele välja ehitanud), tuleb huvitatud isikul elluviimise tingimustes Transpordiametiga täiendavalt kokku leppida ning elluviimise kulud (projekteerimine, ehitamine, jne) kannab huvitatud isik.*“
- Eelviidatu sedastab, et riigiteega liitumise ja riigiteelt juurdepääsu osas tuleb lähtuda Transpordiameti nõuetest. Samuti selgub, et planeeringu elluviimise eelduseks on põhimaantee projekti kohane väljaehitamine, mille osas küll kehtestamise hetkeks oli teada, et see seni teadaoleval ehk 2+1 teelahendusena ei realiseeru. Jäeti tingimus, et kui huvitatud isik soovib planeeringu ellu viia enne kui põhimaantee on 2+2 või 2+1 ristlõikele välja ehitatud, tuleb huvitatud isikul elluviimise tingimustes Transpordiametiga täiendavalt kokku leppida. Seega jäeti ristumiskoha ja juurdepääsuga seotud küsimused lahtiseks ja edasiseks Transpordiametiga kokku leppimiseks.
- 7) Ekslikult on aru saadud, et Paemurru metsa ja Otsa kinnistute detailplaneeringuala hakkab põhimaanteest eraldama mürasein ja et planeeringuala ei ole 2+2 põhimaanteelt enam nähtav. Selgitame, et planeeringualaga külgnevalt ei ole kavandatud müraseina ning planeeringualale kavandatav hoonestus jääb põhimaanteelt hästi vaadeldavaks, kuna maantee ei ole kavandatud süvendisse vms.
- 8) Transpordiamet omandab riigiteede ehituseks (teeprojektide realiseerimiseks) vajalikke maid kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse ja kinnisasja erakorralise hindamise korra alusel. Transpordiamet saab kinnitada soovi omandada planeeringualale jäävad katastriüksused 4 Tallinn-Pärnu-Ikla tee L1 (katastritunnus 50201:001:0183, sihtotstarve 100% transpordimaa) ja Otsa tee (katastritunnus 50201:001:0182, sihtotstarve 100% transpordimaa), mis on seotud

riigitee teelahendusega ning millele teede kavandamine on kooskõlas ka Paemurrumetsa ja Otsa kinnistute detailplaneeringuga. Samuti soovime omandada teelahendusega kattuva 291 m² suuruse nurga Paemurrumetsa katastriüksusest (katastritunnus 50201:001:0180, mis kattub projekteeritava juurdepääsuteega). Transpordiametil praeguses teadmises puudub alus planeeringuala ülejäänud alade omandamiseks.

- 9) Viitate pöördumises ka 2020.a alguses Mart Michelisega peetud e-kirjavahetusele. Selle kirjavahetuse ajal ei olnud 2+2 teelahenduse projekteerimist alustatud ja keegi ei osanud ette näha asjaolusid, mis eskiislahenduse koostamisel ilmnema hakkasid, sh kitsaid olusid ja maaomanike soovi oma hooneid säilitada. Kirjavahetusele viitamisega näidatakse nagu käitaks Transpordiamet sõnamurdlikult, samas toome välja, et pöörduja on olnud alates 2+2 tee eskiislahenduse koostamisest protsessi pidevalt kaasatud ja informeeritud, toimus mitu koosolekut, kirjavahetust peeti nii enne kui peale Transpordiameti projekteerimistingimuste andmist. Kui peale projekteerimistingimuste andmist 2024.a tekkis arendajal soov kavandada ajutine juurdepääsu lahendus, tuli Transpordiamet paindlikult mõttega kaasa, otsis võimalusi soovi realiseerimiseks, andis välja omapoolsed tingimused. Ehk siis Transpordiamet on olnud läbi riigitee projekteerimisprotsessi avatud ja kaasav ning toimunud on pidev suhtlus arendajaga.

Kokkuvõtvalt toome välja, et riigitee lahendus koostatakse kehtivate riigitee projekteerimistingimuste alusel (antud Transpordiameti 11.03.2024 korraldusega nr 1.1-3/24/148), tingimused lähtuvad vajadusest tasakaalustada ja arvestada erinevate maaomanike huve.

Transpordiameti hinnangul on Paemurrumetsa ja Otsa kinnistute detailplaneering realiseeritav kavandatava riigitee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla tee 2+2 teelahenduse korral. Transpordiamet ei pea käesolevalt vajalikuks taotleda Paemurrumetsa ja Otsa kinnistute detailplaneeringu kehtetuks tunnistamist, kuid ei ole protsessi algatamisele vastu kui teised osapoolsed seda soovivad.

Kirjutasite, et kaalute Otsa kinnisasjale uue detailplaneeringu koostamist. Transpordiamet saab nõustuda planeeringualale uue planeeringulahenduse koostamise ja uue funktsiooni andmisega üksnes tingimusel, et juurdepääs planeeringualale jääb lahendatuks kavandatavast Vaimõisa liiklussõlmest.

Kui olenemata eeltoodust soovite põhimaanteelt planeeringualale suundristmiku kavandamist, on seda võimalik arutada tingimusel, et suundristmik teenindab üksnes teega seotud teenuseid ehk parkla/puhkekoht/tankla/teenindusjaam, ristmiku projekteerimise ja väljaehituse kulud kannab huvitatud isik ja suundristmiku lahendus hakkab lähtuma 2+2 sõidurajaga maantee eelprojektis määratud põhimaantee asukohast/lahendusest (projekteeritakse selle külge).

Transpordiameti huvi on realiseerida projekteerimistingimuste kohane lahendus.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kaie Kruusmaa

juhataja

planeerimise osakonna projekteerimise üksus

Lisaadressaadid: Märjamaa Vallavalitsus
Roadplan OÜ

Elle Tamm 55976476

Elle.Tamm@transpordiamet.ee