



Häädemeeste Vallavalitsus  
haademeeste@haademeeste.ee

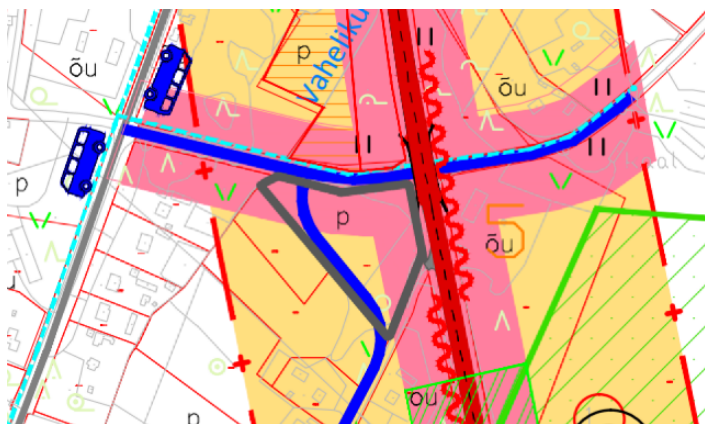
Meie 16.02.2024 nr 7.2-3/24/2738-1

### **Seisukohtade väljastamine Häädemeeste alevik, Metsa tn 1 detailplaneeringu koostamiseks**

Tallinna Halduskohtu 18.12.2023 otsuse (haldusaja number 3-23-300) alusel väljastame seisukohad Häädemeeste aleviku Metsa tn 1 detailplaneeringu (katastritunnus 21301:006:0200, 100% maatulundusmaa, edaspidi planeering) koostamiseks. Planeering on algatatud Häädemeeste Vallavalitsuse 17.08.2021 korraldusega nr 437. Planeeringu eesmärk on kinnistule ehitusõiguse määramine ehitusõiguse kaubandus-, tootlustus- ja laondusehitiste rajamiseks.

Planeeritav ala külgneb riigiteega nr 4 Tallinna-Pärnu-Ikla tee km 166,91-167,00 ja riigiteega nr 19333 Uulu-Soometsa-Häädemeeste tee km 23,68-23,81. Riigiteede 2022. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus oli vastavalt 5281 ja 284 autot.

Metsa tn 1 kinnistu asub Pärnu maavanema 01.10.2012 korraldusega nr 529 kehtestatud Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0" (edaspidi Via Baltica teemaplaneering) trassikoridoris. Via Baltica teemaplaneeringuga on kavandatud riigitee nr 4 ja riigitee nr 19333 Uulu-Soometsa-Häädemeeste eritasandilise ristena (eritasandiline lõikumiskoht, kus ei saa siirduda ühelt teelt teisele) ja kogujatee (vt joonis 1). Riste rajamine tähendab, et kõrvalmaanteele rajatakse tunnel ja põhimaantee viiakse tunneli kohalt üle. Seejuures eeldatavalt tõstetakse ja laiendatakse põhimaantee muldkeha oluliselt.



Joonis 1. Väljavõte Via Baltica teemaplaneeringu Häädemeeste valla planeeringukaardist. Halli joonega on tähistatud Metsa tn 1 kinnistu.

Via Baltica teemaplaneeringu seletuskirja sissejuhatuses tuuakse välja, et teemaplaneeringu alusel koostatakse maantee tee-ehitusprojekt või detailplaneering, mis määrab täpsemalt tee rajamiseks vajaliku maa-ala. Olemasoleva maakasutuse sihtotstarbe muutmise kui ka maa võõrandamise aluseks on teemaplaneeringu kohaselt koostatud tee-ehitusprojekt või kehtestatud detailplaneering. Teemaplaneeringu seletuskirja ptk 3.2.2 järgi võib senise sihtotstarbega maad maaomanik edasi kasutada praegusel sihtotstarbel seni, kuni ta seda soovib või kui koostatakse konkreetse tee lõigu kohta kas detailplaneering või tee-ehitusprojekt. Tee rajamine otsustakse konkreetsete lõikude kaupa, algtades detailplaneeringu või tee-ehitusprojekti koostamise.

Selgitame, et 05.02.2024. a kinnitatud riigiteede teehoiukava 2024-2027 alusel riigieelarvestrateegiaga teehoiuks eraldatud vahendite maht ja edasise rahastuse samas mahus jätkumine ei võimalda 2030. aasta lõpuks saavutada TEN-T põhivõrku kuuluva riigitee nr 4 väljaehitamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) 1315/2013 liiklusohutusele ja keskkonnale seatud nõuetele. Riigitee nr 4 Uulu-Ikla lõigul taotletakse Euroopa Komisjonilt tähtaja pikendamist.

Transpordiameti kohustus on tagada kehtiva Via Baltica teemaplaneeringu trassikoridoris maantee väljaehitamise võimalus ajani, mil koostatakse tee-ehitusprojekt või kehtestatakse uus planeering (nt riigi eriplaneering). Seejuures on vajalik tagada põhimaantee ohutus ja toimivus kuni teemaplaneeringu elluviimiseni.

Võttes aluseks ehitusseadustiku (EhS), planeerimisseaduse (PlanS) ning kliimaministri 17.11.2023 [määruse nr 71](#) „Tee projekteerimise normid“ (edaspidi normid) esitame seisukohad planeeringu koostamiseks järgnevalt.

1. Via Baltica teemaplaneeringuga kehtestatud maantee väljaehitamise võimaluse tagamiseks tuleb riigitee nr 4 ja nr 19333 riste koostada eelprojekt. Eelprojekt on vajalik, et tuvastada riste tunneli ja põhimaantee kõrge muldkeha ruumivajadus ning tehnilised seosed (nt tehnovõrkude rajamine, sademevee ärajuhtimine, tugimüüride ehitamine süvendisse rajataval kõrvalmaantee lõigul) Metsa tn 1 kinnisasja ulatuses.

Arvestada, et riste asukohas tuleb esialgsel hinnangul tee-ehitusprojekt koostada riigitee nr 4 umbes kahe kilomeetri pikkusele lõigule, kuna riste asukohas on vajalik lahendada põhimaantee pikiprofiil.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest (EL) 1315/2013 tulenevate kohustuste järgi tuleb riigitee nr 4 sõidusuunad eraldada. Kehtiva Via Baltica teemaplaneeringu alusel on kavandatud Uulust kuni Häädemeeste alevikuni kaheajaline maantee. Kaheajalise maantee sõidusuundade eraldamisel tuleks Uulust Iklani projekteerida keskpäirdega maantee. Tegemist on olukorraga, kus kehtiva Via Baltica teemaplaneeringu realiseerimine ei ole kooskõlas Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega. Vajalik on läbi projekteerida neljarajaline maantee, kuna ei ole teada, kummal pool hakkaksid asuma maantee sõidusuunad (2+1 või 1+2).

Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumis on ettevalmistamisel riigi eriplaneeringu algtamine riigitee nr 4 Tallinna-Päru-Ikla tee Uulu-Ikla lõigule, kuna kehtiva Via Baltica teemaplaneeringu nõuetekohane (kaheajaline maantee) realiseerimine ei ole teatud lõikudes Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega kooskõlas. Eriplaneering koostatakse täpsusastmes, mis võimaldab kehtestamise järgselt välja anda ehitusloa. Kuni ei ole kehtestatud riigi eriplaneeringut Uulu-Ikla lõigule, on vajalik lähtuda Via Baltica teemaplaneeringuga seatud kohustusest koostada teemaplaneeringut täpsustav teeprojekt Metsa tn 1 maakasutuse sihtotstarbe muutmiseks ja ehitusõiguse määramiseks. Riigitee projekteerimiseks on huvitatud isikul vaja esitada Transpordiametile ([maantee@transpordiamet.ee](mailto:maantee@transpordiamet.ee)) taotlus koostöölepingu sõlmimiseks.

2. Kuni Via Baltica teema- või eriplaneeringu elluviimiseni kavandada riigitee nr 19333 ja nr 4 ristmiku ümberehitus (osaline või täielik kanaliseerimine) planeeringualalt lähtuva

liikluskoormuse vastuvõtmiseks. Teeregistri andmetel oli riigitee nr 19333 2022. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 284 sõidukit. Liikluskoosseisust moodustasid 99% sõidu- ja pakiautod, 1% veoautod ja autobussid ning 0% autorongid. Senisele praktikale tuginevalt suureneb kõrvalmaantee liiklussagedus ja põhimaanteele tehtavate pöörete arv oluliselt seoses kaubandus-, tootlustus- ja laondusehitiste (nt tankla-teenindusjaam) ehitamisega. Seejuures suureneb senisega võrreldes oluliselt raskeliikluse osakaal (nt autorongid, veokid ja bussid seoses kaubandus- ja tootlustusehitistega, autorongid ja veokid seoses laondusehitistega) millega teomanik pole kõnealuse riigiteede ristmikuga seotud ehitusotsustes varem arvestanud tulenevalt ülaltoodud kõrvalmaantee liiklusstatistikast. Soovitame lisada riigitee ristmik planeeringualasse. Vastasel juhul on vajalik käsitleda ristmiku ümberehitamise kohustust planeeringu elluviimise kavas ja kehtestamise otsuses. Määrata planeeringuala liikluskorralduse põhimõtted vastavalt PlanS § 126 lg 1 punktile 7. Hinnata arendusega kaasnevat liiklussageduse kasvu ja liikluskoosseisu. Analüüsida lisanduva liikluse mõju riigitee ristumiskoha läbilaskevõimele. Ruumivajaduse hindamiseks, ohutu liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõttele vastava projektilahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10) kaasata planeeringu koostamisse teedeinsener kui eriteadmistega isik (PlanS § 4 lg 6). Ristmiku ümberehituse ruumiline lahendus esitada planeeringu mahus sellises ulatuses ja täpsusastmes, mis võimaldab hinnata maa võõrandamise vajadust, sest kruntide moodustamine riigitee ümberehituseks toimub detailplaneeringu alusel (PlanS § 126 lg 1 p 1), ning avalikkuse kaasamist Metsa tänava (tee nr 2130116) ristmikule ja selle kõrval paiknevale bussipeatusele detailplaneeringu elluviimist toetava lahenduse leidmisesse. Palume arvestada, et põhimaantee Ikla-Tallinn sõidusuunale vasakpöörderaja kavandamisel on tõenäoliselt vajalik nihutada Metsa tänava ristmik pöörderaja perimeetrist välja ning see eeldab kokkulepet ristmiku nihutamisest puudutatud maaomaniku, kogukonna ja kohaliku tee omanikuga.

3. Via Baltica teemaplaneeringu kohase kogujatee rajamiseks kavandada eraldi Transpordimaa sihtotstarbega maaüksus.
4. Joonistele kanda ja seletuskirjas tuua välja EhS § 71 kohane tee kaitsevöönd (50 m) ning Via Baltica teemaplaneeringu kohane trassikoridor (sh tee- ja tee kaitsevööndi ala ning puhverala).
5. Teekaitsevööndis on keelatud tegevused vastavalt EhS § 70 lg 2 ja § 72 lg 1, sh on keelatud ehitada ehitusloakohustuslikku teist ehitist. Riigitee kaitsevööndis kehtivatest piirangutest võib kõrvale kalduda Transpordiameti nõusolekul vastavalt EhS § 70 lg 3. Me ei anna nõusolekut riigitee kaitsevööndisse ehitiste kavandamiseks tulenevalt Via Baltica teemaplaneeringust. Oleme valmis kaaluma ehitiste lubamist teemaplaneeringu kohasesse tee- ja teekaitsevööndi alasse teeprojekti alusel.
6. Käsitleda vastavust kõrgematele planeeringutele ning ruumiline lahendus siduda Via Baltica teemaplaneeringuga.
7. Analüüsida teeületuskoha rajamise vajadust põhimaanteele tulenevalt kavandatava kaubandus-, tootlustus- ja laondusehitistega, kuna teisel pool põhimaanteed on elamuala ja bussipeatus.
8. Parklad kavandada väljapoole teemaplaneeringukohast tee- ja teekaitsevööndi ala. Oleme valmis kaaluma parkla lubamist teemaplaneeringu kohasesse tee- ja teekaitsevööndi alasse teeprojekti alusel.
9. Joonistel näidata planeeringualal paiknevad olemasolevad ja kavandatavad tehnovõrgud ning muu taristu. Riigitee alune maa on riigitee rajatise teenindamiseks. Oleme valmis kaaluma tehnovõrkude lubamist teemaplaneeringu kohasesse tee- ja teekaitsevööndi alasse teeprojekti alusel. Planeeringu koosseisus kavandatavad riigiteega ristuvad tehnovõrgud tuleb rajada kinnisel meetodil. Lähtuda Transpordiameti juhendis „[Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale kavandamisel](#)“ toodud põhimõtetest.

10. Seletuskirjas käsitleda ning joonistel näidata planeeringuala sademevee ärajuhtimise lahendus. Vastavalt EHS § 72 lg 1 punktile 5 ja § 70 lg 2 punktile 1 on riigitee kaitsevööndis keelatud teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandustööd ning ohustada ehitist ja selle korrakohast kasutamist. Vältimaks tee muldkeha uhtumist ja üleniiskumist ei tohi sademevett juhtida riigitee alusele maaüksusele.
11. Planeeringu elluviimise kavas määrata ehitusjärjekorrad. Palume seada tingimus, et arendusega seotud riigitee ümberehitus tuleb ellu viia enne planeeringualale mistahes hoone ehitusloa väljastamist.
12. Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.
13. Detailplaneeringu aluseks olev geodeetiline alusplaan peab olema mõõdistatud piisavas ulatuses, mis võimaldab hinnata planeeringulahenduse sobivust.
  - 13.1. Riigiteede nr 4 ja nr 19333 ristmiku ümberehituse käsitlemiseks planeeringus mõõdistada ristmiku teljest Ikla suunas vähemalt 170 m pikkuselt. Võttes aluseks „[Täiendavad nõuded topo-geodeetilistele uurimistöödele teede projekteerimisel](#)“ p 2.3, mõõdistusala laiuseks vähemalt 25 meetrit tee teljest.
  - 13.2. Via Baltica teemaplaneeringu kohase teeprojekti koostamiseks mõõdistatava ala määrame tehnilises kirjelduses peale koostöökokkuleppe sõlmimist.
14. Kanda joonistele riigitee kaitsevööndisse planeeritud objektide (hoonestusala, parkla, tehnorajatis jms) kaugused riigitee katte servast.
15. Kasutada riikliku [teeregistri](#) põhiseid teede numbreid ja nimetusi.
16. Lähtuvalt asjaolust, et planeeringuala piirneb riigiteega, tuleb planeeringu koostamisel arvestada olemasolevast ja perspektiivsest liiklusest põhjustatud häiringutega (müra, vibratsioon, õhusaaste). Riigitee liiklusest põhjustatud häiringute ulatust tuleb hinnata vastavalt keskkonnaministri 03.10.2016 määrusele nr 32 „[Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded](#)“. Kavandada planeeringu kehtestaja kaalutusotsusena meetmed häiringute leevendamiseks, sh keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „[Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid](#)“ lisas 1 toodud müra normtasemete tagamiseks. Seletuskirjas kirjeldada ning vajadusel näidata joonistel kavandatud leevendusmeetmed. Seletuskirja lisada selgitus, et Transpordiamet ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks.
17. Planeeringu seletavas osas märkida, et kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks.

Seisukohad planeeringu koostamiseks kehtivad kaks aastat alates kirja väljastamise kuupäevast, tähtaja möödumisel tuleb taotleda uued seisukohad. Oleme valmis tegema koostööd planeeringu koostajaga, täpsustamaks ning täiendamaks käesoleva kirjaga esitatud seisukohti. Palume arvestada planeeringu koostamisel sellega, et riigitee nr 19333 ühendus põhimaanteega katkestatakse eeldatavalt 2030 – 2040 vahemikus tulenevalt sellest, et Eesti on võtnud tähtajalise kohustuse viia üleeuroopalise teedevõrgu (TEN-T) teed Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega (EL) 1315/2013 vastavusse.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhtivspetsialist

planeerimise osakonna koostööstuste üksus

Anna Palusalu

58507716, Anna.Palusalu@transpordiamet.ee