TRANSPORDIAMET

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

Teie 05.10.2026 nr 13-1/3427-1

Meie 03.11.2026 nr 7.2-2/26/10961-5

Üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ põhilahendusest

Austatud hr Sergejev

Olete teavitanud meid üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ (edaspidi ÜRP) põhilahenduse avalikustamisest. Oleme esitanud arvamused põhilahendusele 24.07.2026 kirjaga nr 7.2-2/26/10961-2. Ühtlasi avaldasime valmisolekut täpsustada arvamusi Teams-i koosolekul. Paraku oleme põhilahenduses tuvastanud mitu käsitlemata või ebapiisavalt käsitletud asjaolu, mille täpsustamist ja/või täiendamist peame vajalikuks. Esitame need järgnevalt.

1. Jaotise 3.7.4 punktis 8 on seatud põhimõte, et asulat läbiva maantee kavandamisel ja rekonstrueerimisel otsitakse võimalusi kujundada tee asula kompaktses osas inimkeskseks tänavaruumiks ning siduda see asula tänava- ja avaliku ruumi võrguga. Maantee (st üldjuhul riigitee) ülesanne on eelkõige tagada üleriigilised ja piirkondlikud ühendused. Asulat läbiv riigitee võib samal ajal olla ka üleriigilise või piirkondliku tähtsusega transiidikoridor, millele puudub toimiv alternatiiv. Oleme sellele probleemile juhtinud tähelepanu 24.07.2026 arvamuses. Peame õigeks, et maantee kavandamisel arvestatakse kohalike liikumis- ja ristumisvajaduste, asustuse, haljastuse ja avaliku ruumiga. Nendega arvestamine ei peaks aga tähendama, et maantee rekonstrueerimisega kaasneb teeomanikule kohustus lahendada ja rahastada avaliku ruumi vajadusi. Sarnaselt muu riikliku taristuga (nt raudteed, elektriliinid jms) tuleb eristada taristu kavandamisel ümbritseva ruumiga arvestamist ning kohustust ruum taristu rekonstrueerimise käigus ümber kujundada. Praegune sõnastus jätab ebaselgeks, mida tähendab võimaluste otsimine inimkeskse tänavaruumi kujundamiseks ja kui kaugele ulatub teeomaniku vastutus. Riigiteede rekonstrueerimise vajadus on suur ning vahendid piiratud. Ebamäärase ulatusega tänavaruumi kujundamise kohustus võib muuta tee rekonstrueerimise oluliselt kallimaks, mistõttu jääksid sama eelarve piires mujal teed rekonstrueerimata. Samuti võib põhimõte tekitada vaidlusi selle üle, kas teeomanik on piisavalt otsinud võimalusi tänavaruumi kujundamiseks. Teeme ettepaneku kaaluda punkti väljajätmist või täpsustamist järgmiselt: *Asula kompaktset osa läbiva maantee kavandamisel ja rekonstrueerimisel arvestatakse tee funktsiooni ja liiklusohutuse kõrval kohalike liikumis- ja ristumisvajaduste ning ümbritseva ruumiga. Võimalusi tee paremaks sidumiseks asula tänava- ja avaliku ruumi võrguga kaalutakse lähtuvalt tee funktsioonist ja kohalikest*

oludest. Hajaasustuses sobitatakse maantee trass ja rajatised maastiku reljeefi ja struktuuriga, säilitades võimalusel maastikuväärtused ning olulised vaated.

2. Olete lisanud jaotise 3.7.4 punkti 1 üldpõhimõttele sõna „üldjuhul“, millest meie hinnangul ei piisa. Jääme 24.07.2026 arvamuse punktis 9 esitatud seisukoha juurde. Palume lisaks täpsustada, et põhimõte ei laiene koostamisel olevate ega kehtestatud kõrgema tasandi planeeringutega määratud teekoridoridele. 24.07.2026 arvamuses tõime näidetena välja mh riigitee nr 1 Haljala–Kukruse ning riigitee nr 4 Uulu–Ikla lõigud. Samuti peame sobilikuks jätta põhimõtte rakendamisel rohkem kaalutlusruumi olukorraks, kus tekib põhjendatud vajadus uue põhisuunalise teekoridori kavandamiseks. Eestis on mitmeid linnu läbivaid või nende lähialal paiknevaid maanteid, mille puhul linnalise keskkonna areng ja sellest tulenevad muudatused liikluskorralduses võivad tulevikus tingida vajaduse transiitliikluse ümbersuunamiseks. Samuti võivad uue teekoridori vajaduse tingida asjaolud, mida ei ole ÜRP koostamisel võimalik ette näha. Kui tulevikus tekib näiteks julgeoleku kaalutlustel vajadus uue teekoridori kavandamiseks ja selleks riigi eriplaneeringu algatamiseks (nt riigiteede nr 1 ja 91 puhul Narvas ja nr 91 puhul Narva-Jõesuus, nr 32 puhul Vasknarvas või nr 63 puhul Koidulas), ei peaks ÜRP sõnastus sellise lahenduse kaalumist ülemäära piirama. Teeme ettepaneku sõnastada punkt järgmiselt: *Uusi täiendavaid mastaapseid põhisuunalisi koridore põhimaanteedele ja tugimaanteedele üldjuhul ei kavandata. Põhimõte ei laiene koostamisel olevate või kehtestatud kõrgema tasandi planeeringutega määratud teekoridoridele ega välista põhjendatud vajaduse korral uue teekoridori kavandamist riigi eriplaneeringuga. Uue koridori vajaduse hindamisel lähtutakse maahõivehierarhiast ja samm-sammulisest liikuvusvajaduste rahuldamise otsustusprotsessist (vt ptk 3.7.1 p 9).*
3. Olete jaotise 3.7.6 punkti 5 toonud sisse põhimõtte, et kaalutakse riigi põhi- ja tugimaanteede kasutamisvõimalusi nn varulennuradadena. Soovitame määratlust kas üldistada maanteedele/ riigiteedele või täpsustada, sest meile teadaolevalt on varulennuradade rajamiseks sobivamaks osutunud kõrvalmaanteed.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Marek Lind
juhataja
planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus
54501752, Marek.Lind@transpordiamet.ee