



Märjamaa Vallavalitsus  
marjamaa@marjamaa.ee  
Tehnika tn 11  
78304, Rapla maakond, Märjamaa  
vald, Märjamaa alev

Teie 17.09.2024 nr 7-1.2/2957

Meie 30.10.2024 nr 7.2-2/24/4071-5

### Ettepanekud Märjamaa valla üldplaneeringu ja KSH aruande eelnõule

Olete teavitanud Transpordiametit Märjamaa valla üldplaneeringu eelnõu (edaspidi *planeering*) ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõu avalikust väljapanekust ja väljapaneku tulemuste avalikust arutelust.

Transpordiameti eellane Maanteeamet esitas ettepanekud planeeringu lähteseisukohtadele ja KSH väljatöötamise kavatsusele 30.07.2020 kirjaga nr 15-2/20/29985-2.

Esitasime ettepanekud planeeringu eskiisile 20.05.2022 kirjaga nr 7.2-1/22/7602-2 ning 20.03.2024 kirjaga nr 7.2-2/24/4071-3 (Tallinn–Pärnu–Ikla km 41,9-62,0 Kernu–Päädeva lõigu projektist, suurulukipääsude asukohtadest, Käbiküla liiklussõlmest).

Oleme planeeringu (koostaja OÜ Entec Eesti, töö nr 1238, versioon 11.07.2024) ning KSH aruande eelnõu (koostaja OÜ Entec Eesti, töö nr 19/PA/125, versioon 12.07.2024) läbi vaadanud ning esitame järgmised märkused ja ettepanekud, mille alusel planeeringut korrigeerida ja täiendada.

1. Planeeringus on vastuolu – osas 3.11.2 on lause „*Märjamaa valda on lubatud kavandada väiketuulikuid kogukõrgusega (mast+laba püstasendis) kuni 30 m majapidamiste või ettevõtete enda tarbeks*“, samas osas allpool „*Üle 30 m kogukõrgusega üksiktuuliku rajamiseks tuleb koostada detailplaneering. Väiketuuliku koostamiseks ei pea koostama detailplaneeringut*“. Palume planeeringut korrigeerida, et oleks üheselt selge, kui kõrgeid tuulikuid võib valla territooriumile rajada.
2. Õhuliinide ja -mastide, sealhulgas elektrituulikute kavandamisel tuleb lähtuda kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 „Tee projekteerimise normid“ § 63 toodud nõuetest. Korrigeerida planeeringus läbivalt (näiteks seletuskirja punktid 3.19, 3.23, 3.18.3) kõrgete ehitistega seotud nõuded. Juhime teie tähelepanu sellele, et lause „*Kui rajatise kõrgus (tuulikute puhul lisada labade pikkus) on suurem kui kaugus äärmise sõiduraja välimisest servast, siis tuleb rajatise asukoht kooskõlastada riigitee või avalikult kasutatava tee omanikuga*“ on normidega vastuolus: vahekauguse erandeid saab teha ainult vastavalt normide § 63 lõikele 4 (valgusti- või sidemastidele kõrgusega kuni 30 m, teega seotud seadmetele ja liikluskorraldusvahendeid kandvatele tugikonstruktsioonidele).

3. Seletuskirja osasse 3.18.1 lisada lause: „Trassi koridoris ja selle läheduses lubatakse üksnes tegevusi, mis ei välista I ja III klassi maantee ja nende toimimiseks vajalike liiklusrajatiste väljaehitamist“.
4. Seletuskirja osas 3.18.3 Teedega seotud üldiste kasutus- ja ehitustingimuste määramine on toodud riigitee tehnoloogilise vööndi mõiste ning lubatavad tegevused tehnoloogilises vööndis. Kuna tehnoloogilise vööndi mõiste ei ole enam aktuaalne, palume seda mitte käsitleda.
5. 20.05.2022 kirjas viitasime, et planeeringus ei ole arvestatud meie kirjas nr 15-2/20/29985-2 tehtud ettepanekutega riigitee kaitsevööndite kohta (kirja p 2.1-2.4). Vastuses laekunud ettepanekutele selgitate, et *Tee kaitsevööndi vähendamise ja suurendamise ettepanekuid üldplaneering ei tee*. Palume siiski kirja punktides 2.2 ja 2.3 tehtud ettepanekutega arvestada või põhjendada arvestamata jätmist, sest tegemist on PlanS § 75 lg 1 punkti 1 kohase ülesandega, mida on meie hinnangul vajalik käsitleda.
6. 20.03.2024 vallavalitsusele saadetud kirjas nr 7.2-2/24/4071-3 palusime üldplaneeringus arvestada ning joonistele kanda lõigule kavandatud suurulukimeetmed vastavalt tee eskiislahendusele (ökodukt km 46,0 ja suuruluki altläbipääsud km 52,0, km 55,0 ja km 59,6) ning Käbiküla riste. Kirjas viitasime, et suurulukipääsude asukohtades on toimunud olulisi muudatusi võrreldes varasema teadmisega. Tee eskiisprojektis toodud lahendusega ei ole planeeringu eelnõus arvestatud. Tee eskiisprojekti alusel on 2025. aasta lõpus valmimas riigitee 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 41,9-62,0 Kernu–Päädeva lõigu eelprojekt, kus kavandatakse ka uusi kogujateid. Palume üldplaneeringu koostamisel arvestada maksimaalselt ajakohase projektiga ehk eelprojektiga (meie projektijuht on Elle Tamm).
7. Palume joonistel eraldi leppemärkidega märkida „riste“ ja „liiklussõlm“ kui sisult erinevad teede lõikumised (liiklussõlm – kahe või enama tee eritasandilise tee lõikumiskoht, mis võimaldab siirduda ühelt teelt teisele ning mis koosneb ühest või mitmest ristest ja mitmest samatasandilisest ristmikust; riste – kahe või enama sõidutee lõikumisega moodustatud maa-ala, kus puudub võimalus siirduda ühelt sõiduteelt teisele).
8. Orgita riste asemel peab olema liiklussõlm, muuta leppemärk.
9. Joonistel (nt maakasutuse ja teede joonised) on kavandatud teedevõrgustik raskesti loetav. Lisada perspektiivsete teede ja rajatiste asukohad selgelt eristatava joonetüübiga, suletavad ristmikud.
10. Joonise "Teed ja tehnovõrgud" legendis on „perspektiivne alajaam“, joonisel endal seda ei ole. Korrigeerida planeeringulahendust.
11. Seletuskirja punktis 3.19.1 lause „*Eelistatult paigaldatakse liinid avaliku kasutusega maadele (nt teemaa)*“ ja p 3.19.5 lause „*Üldkasutatava elektroonilise sidevõrgu linirajatis paigutada üldjuhul piki teed võimalusel olemasoleva infrastruktuuri koridori*“ on riigiteede osas vastuolus p 3.18.3 lõiguga: „*Tehnovõrkude kavandamist riigitee transpordimaale tuleb võimalikult vältida, kuna transpordimaa on vajalik eelkõige tee ja selle koosseisu kuuluvate rajatiste paigutamiseks*“. Korrigeerida seletuskirja, lähtuda punktis 3.18.3 toodud põhimõttest.
12. Seletuskirja punktis 3.19.5 kasutada mõiste „piki teed“ asemel „teega paralleelselt“.
13. Teede ja tehnovõrkude joonise leppemärkides on viidatud põhimaantee nr 4 km 62-78,5 Päädeva-Konuvere lõigu teedele ja rajatistele eelprojekti seisuga 20.12.2021. Selle aasta lõpus on valmimas nimetatud lõigu põhiprojekt, palume teede ja rajatiste asukohad kanda planeeringusse põhiprojekti alusel (meie projektijuht on Marge Kelgo). Alternatiivina – kui põhiprojekti valmimist ei ole võimalik ära oodata – võtta selle lõigu teede ja rajatiste üldplaneeringusse kandmisel aluseks projekteerimistingimustes täpsustatud teedevõrgu joonis. Perspektiivse teedevõrgu kandmine planeeringu joonistele on oluline, et planeerimisel oleks

võimalik arvestada 2+2 põhimaantee ümberehitamise järgse liikluskorralduse ja juurdepääsudega.

14. Võrreldes eelnõud ajakohase riigitee projektiga, puuduvad üldplaneeringu joonistel muuhulgas jalgteetunnel km 64,30, Oti suurulukitunnel, Aruküla läänepoolne kogujatee, Konuvere liiklussõlmes idapoolne ühendustee teega 20174, Orgita külas kergliiklustee tunnel, Orgita karjatunnel tee nr 29 km 0,985, osa risteid (Susla tunnel, Aruküla tunnel, Konuvere riste (tunnel) km 77, 7). Palume teede ja rajatiste planeeringusse kandmisel lähtuda punktis 13 toodud nõuetest.
15. Riigitee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 78,8-99,0 Konuvere – Pärnu-Jaagupi lõigu eelprojekt on koostamisel (meie projektijuht Kristi Moisto), trassiplaan Lisa 1. Võrreldes projektiga puuduvad planeeringus Vene riste (asukoht km 81,3), Päärdu liiklussõlm km 83,1, Manni riste km 85,76 ja Jädivere liiklussõlm km 88,83. Jädivere ökodukti asukoht km 86,86 peaks planeeringus olema veidi Pärnu poole.
16. Konuverre kavandatakse uus sild, lisada joonis(t)ele vastav leppemärk.
17. Joonisel „Teed ja tehnovõrgud“ on põhimaantee nr 4 kõrvale pikkades lõikudes (nt Varbolast Orgitani, Konuverest Päärdu, jne) kavandatud perspektiivne kergliiklustee, joonisel heleroheline punktiir. Antud lõikudes on koostamisel põhimaantee eel- ja põhiprojektid, milles ühtlasi lahendatakse ka kergliiklusteed. Kergliiklusteed kavandatakse vastavalt liiklusuuringute tulemustele. Kuna kergliiklejate arvud nt Varbola ja Orgita vahel on väikesed (alla 10 inimese ööpäevas) ei ole näiteks Kernu-Päädeva lõigu eelprojektis ette nähtud põhimaanteega paralleelset kergliiklusteed, vaid kergliikleja saab kasutada madala liikluskõrgusega kogujateid. Palume kaaluda, kas riigi põhimaantee projektidega hõlmatud aladel täiendava (teeprojektist erineva) kergliiklustee võrgustiku kujutamine on eesmärgipärane. See võib mõjuda avalikkust eksitavalt.
18. Lisas 6 „Kehtivad piirangud“ puudub viide maakonnaplaneeringut täpsustavale teemaplaneeringule „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0-92,0“ ning kuni teemaplaneeringu elluviimiseni kehtivatele maakasutust puudutavatele tingimustele ja piirangutele teekoridoris. Täiendada lisa 6 ning lisada planeeringu seletuskirja eraldi peatükk teemaplaneeringu kohta.
19. Juhime teie tähelepanu sellele, et Märjamaa alevis on elamumaa krundid kavandatud teemaplaneeringus toodud trassikoridori, osaliselt tee ja teekaitsevööndi alale. Meile teadaolevalt kehtib sellel alal detailplaneering, kus arendaja on võtnud endale kohustuse rakendada müra leevendavaid meetmeid. Palume veel kord kaaluda, kas elamumaade põhimaanteele nii lähedale kavandamine on mõistlik ning võimalusel planeerida teistsugune, vähem müratundlik maakasutus.



Oleme valmis selgitama ja täpsustama käesoleva kirjaga esitatud ettepanekuid ning vajadusel koostöös välja töötama kohakeskselt sobivaimaid lahendusi. Küsimuste korral palume pöörduda kirja koostaja poole, kelle nimi on toodud kirja lõpus.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhataja

planeerimise osakonna kooskõlastuste üksus

Lisa: Konuvere-Pärnu-Jaagupi lõigu trassiplaan

Marje-Ly Rebas

58581095, [Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee](mailto:Marje-Ly.Rebas@transpordiamet.ee)