

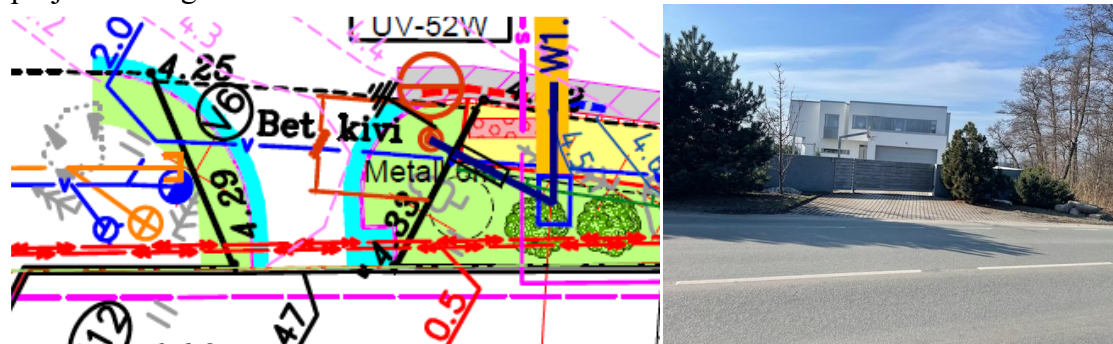
Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel


1. ARVAMUSED
1.1.Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Telia Eesti AS Kiri nr 11.03.2026 nr EC.1-5.1/358-1	Antud projekti kooskõlastus nr. 37583699 on aegunud (kooskõlastus tuleb pikendada) ja tuleb täita kooskõlastamise nõue “Enne Telia sideehitise ümberehitamist peab ümberpaigaldusest huvitatud isik sõlmima Teliaga sideehitise ümberehitamise lepingu (kolmepoolse kokkuleppe), mille osapoolteks on ümberpaigaldusest huvitatud isik, tööde teostaja ja Telia“.	Otsus: 1. Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud ehitusloa eelnõule. 2. Arvestada ehitustööde läbiviimisel kirjas tooduga.
2	Viimsi Vesi AS Kiri 11.03.2026	NÕUSOLEK nr 8386. Vastavalt ehitusseadustiku §70 annab AS Viimsi Vesi, kui kaitsevööndiga ehitise omanik nõusoleku teostada kaitsevööndis või selle vahetus läheduses ehitustöid vastavalt esitatud projektile järgnevate märkustega: 1. Nõusoleku andmisega ei kinnita AS Vesi Vesi talle esitatud projektis märgitud olemasoleva AS-ile Viimsi Vesi või kolmandatele isikutele kuuluva (sh kinnistusesise) ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni (edaspidi ÜVK) asukoha õigsust ega võta endale mingit vastutust selles osas. Sõltumata arvamuse andmisest tuleb tagada, et tööde tegemise käigus ei kahjustata ÜVK-d ning enne tööde alustamist tuvastada ÜVK tegelik asukoht. ÜVK kahjustamise korral tuleb AS-ile Viimsi Vesi ja kolmandatele isikutele hüvitada kogu tekkinud kahju. 2. Töö teostajal on kohustus enne töö alustamist ristuvate kommunikatsioonide sügavused täpsustada ja või välja kaevata; 3. Ehitamisel tuleb kasutada mehhanisme, töövõtteid ja –meetodeid, mis välistavad ühisveevärgi ja/või –kanalisatsiooni kahjustamist. 4. Enne ehitustöödega alustamist tuleb kutsuda kohale AS Viimsi Vesi esindaja teavitades sellest 5 tööpäeva ette, saates e-kirja aadressile info@viimsivesi.ee. 5. Enne ehitustööde algust täpsustada olemasolevate vee- ja kanalisatsiooni rajatiste kõrguslik paiknemine. 6. Haljatus- ja teetöid teostav töövõtja peab tagama et luugikomplektid paigaldatakse katendiga samasse tasapinda. Samuti peab töövõtja vajadusel rekonstrueerima kaevu katteplaadi ja maapinna vahele jääva konstruktsiooni (tõsterõngad, luugikomplekt). Lõhutud ÜVK tehnosüsteemidest tööalas tuleb vee-ettevõtjat viivitamatult teavitada ning remonttööd kooskõlastada. Samuti peab töövõtja teavitama vee-ettevõtjat tööde käigus avastatud projektdokumentatsioonis märkimata ÜVK tehnosüsteemidest. 7. Töövõtja peab tööde käigus vältima puistematerjalide sattumist ühiskanalisatsiooni ning vajadusel tööde lõppedes teostama tööalas asuvale kanalisatsioonilõigule survepesu. 8. Olemasolevate vee- ja kanalisatsiooni kaevude kohtades jälgida, et oleks tagatud ÜVK torustiku armatuuride ja kaevude kaitse. 9. Arvamus kehtib 1 aastat.	Otsus: 1. Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud ehitusloa eelnõule. 2. Arvestada ehitustööde läbiviimisel kirjas tooduga.
3	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus Kiri nr 26.03.2026 nr 5-6/12-1	MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus on tutvunud Riigitee 11251 Viimsi-Rohuneeme tee Suurevälja bussipeatuste ja jalgteehenduste ehitusprojektiga ja nõustub selles esitatud tingimustega.	Otsus: Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud ehitusloa eelnõule.
4	Viimsi Vallavalitsus	-	Põhjendus: *Vt märkus. Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 42 lg 9 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud ehitusloa eelnõu osas arvamust avaldada.
5	Elisa Eesti AS	-	
6	Imatra Elekter AS	-	
7	Pringi Külaselts MTÜ	-	

1.2.Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Rohuneeme tee 65e 89001:003:0289 e-kiri 13.03.2026	Projektis on kirjas, et ülekäiguraja valgustuse toitekaabel tuleb viia tee alt läbi kinnisel meetodil (ehk suundpuurimine või muu kaevikuta tehnoloogia). Minu kinnistul Rohuneeme tee 65E puudub internetiühenduse kaabel ja sideteenuste ainus pakkuja (Telia) küsib selle toomise eest 20 tuhat Eurot. Kuidas oleks võimalik et ka sidekaabel tuuakse sama suundpuurimise kõri läbi teisele poole teed? See moodustas Telia hinnast lõviosa.	Põhjendus: Transpordiameti poolt tellitavas projektis ei ole võimalik kavandada eraomandis oleva maaüksuse liitumist sidekaabliga. Teemat on pöördujale pikemalt selgitatud e-kirja teel 16.03.2026. Otsus: Lugeda, et arvamuse andjal puuduvad ettepanekud ehitusloa eelnõule.
2	Rohuneeme tee 65h 89001:003:1171 Pakpoordi 89001:003:6660 e-kiri 27.03.2026	Kinnistu juurde Rohuneeme tee äärde kavandatud ülekäigurada ei ole sobiv lahendus, kuna samal ajal on planeeritud muuta kinnistule juurdepääsuteed, kus paikneb 2–3 parkimiskohta. Selline lahendus võib olla väga ohtlik. Rohuneeme teele väljasõidul peab juht vaatama mõlemale poole, eriti vasakule, et pöörata parempoolsesse sõidusuunda. Kui samal ajal liigub jalakäija kiiresti üle ülekäiguraja, võib see kergesti põhjustada liiklusohhtliku olukorra või õnnetuse jalakäijatega. Seetõttu peaks ülekäiguraja ja kinnistult väljasõidu vaheline kaugus olema oluliselt suurem – eelistatavalt vähemalt 50 meetrit või enam. Samuti ei ole vastuvõetav kavandatud jalakäijate liikumistee bussipeatusesse.	Põhjendus: Rohuneeme tee 65h ja Pakpoordi katastriüksused ei külgne ega asu kohakuti projekteeritud ülekäigurajaga. Katastriüksustel puuduvad väljaehitatud ristumiskohad (endises sõnastuses mahasõidud) riigiteelt ja parkimiskohad. Kuna mõlemad katastriüksused on hoonestamata, ei ole projektis neilt kavandatud eraldi kergliiklustee või jalgteed löiku bussipeatusesse. Transpordiamet hindab, et arvamuse sisu ei ole seotud omanikule kuuluvate katastriüksustega. Otsus: Jätta arvestamata ettepanek suurendada kinnistult väljasõidu ja ülekäiguraja vahelist vahekaugust 50 ja enama meetrini. Kuna pöörduja katastriüksustel puuduvad väljaehitatud ristumiskohad, ei saa see asjaolu pöördujale riivet põhjustada.
3	Rohuneeme tee 65f 89001:003:1168 e-kiri 27.03.2026	Vastavalt Transpordiameti 11.03.2026 kirjale nr 8-1/23-010/4068-1 anti A.V. võimalus esitada seisukoht riigitee 11251 Viimsi Rohuneeme Tamme ja Suurevälja bussipeatuste ja jalgteehenduste ehitusloa eelnõule (edaspidi Eelnõu). A.V. on Rohuneeme tee 65f kinnistu omanik ning on kategooriliselt vastu ülekäiguraja ning tee rajamisse vahetult Rohuneeme tee 65f kinnistuga piirnevale alale vastavalt Eelnõus esitatule ning vastuväited on alljärgnevad. 1. Esmalt märgime, et A.V. on varasemalt juba esitanud vastuväited Eelnõu aluseks olevale ehitusprojektile, kuid kahetsusväärset ei ole ühegi seisukohaga vähimalgi määral arvestatud. Samuti on projekteerimistingimuste vaidlustamise raames esitatud erinevaid kompromissettepanekuid, kuid ühegi ettepaneku kaalumist ega arvestamist Eelnõust ei nähtu. 2. Asjaolu, et projekteerimistingimustega seonduv kohtuvaidlus on lõppenud, ei tähenda, et projekteerimistingimustes esitatud projektlahendus oleks ainuõige. Ehitusseadustiku (EhS) § 26 lg 1 kohaselt on projekteerimistingimused ehitusprojekti koostamise aluseks, mitte ei asenda ehitusprojekti. Seega tuleb peale projekteerimistingimuste andmist koostada ehitusprojekt, mis peab arvestama kõiki olulisi asjaolusid, sh naaberkinnistu omanike huve ja seda sõltumata sellest, et varasemalt on projekteerimistingimused väljastatud. Käesoleval juhul vastavat põhimõtet järgitud ei ole. 3. Eelnõu aluseks olev ehitusprojekt näeb jätkuvalt ette ülekäiguraja ning jalgteed rajamise vahetult Rohuneeme tee 65f kinnistu piirile koos kinnistu piirneval alal olevate mändide hävitamisega. Samuti näeb ehitusprojekt Rohuneeme tee 65f sissesõiduala ümberehitamise, mis omakorda tähendab senise olukorra hävitamist ja Rohuneeme tee 65f omanike ja elanike senise elukeskkonna olulist muutmist. 4. Rohuneeme tee 65f kinnistu on hoonestatud lähtuvalt kehtivast detailplaneeringust. Kinnistu on hoonestatud ning kõrghaljastus rajatud ca 16 aastat tagasi. Kinnistu hoonestamisel, piirete, sissesõidutee ning haljastuse rajamisel ei osatud vähimalgi määral ette näha, et tulevikus võidakse ülekäigurada ning avalik tee rajada vahetult kinnistu piirile ja sissesõidu kõrvale. Ülekäiguraja ning avaliku tee rajamine toob kaasa olulise muutuse Rohuneeme tee 65f kinnistu privaatsuses, mis omakorda mõjutab kinnistu väärtust negatiivselt, mida kinnitab ka asjas esitatud dokumentaalne tõend (vt lisa). On ilmne, et kinnistu, mille vahetult piirneval alal (sisuliselt värava taga) asub avalik tee ja ülekäigurada, väärtus langeb võrreldes praeguse olukorraga, kus kinnistu piirneb suurte elujõus mändidega, mis summutavad nii müra, kui annavad privaatsust ja turvalisust. Vastavad suured elujõus männid on oluliseks müra tõkkeks Rohuneeme tee 65f kinnistul. Samuti on vastavad puud täiendavaks turvalisuse elemendiks võimalike liiklusõnnetuste puhul olles takistuseks Rohuneeme tee	Põhjendus: Transpordiamet ja maaomanik on sama ehitusobjekti projekteerimistingimuste üle teinud läbi kohtuvaidluse kahes kohtuastmes, haldusasi nr 3-23-138, riigikohus ei võtnud kassatsioonikaebust menetlusse. Mõlemas kohtuastmes arutati asja kohtuistungil. Kohtuasjades käsitleti enamust käesolevas arvamuses esitatud punktidest. Kohtumenetlus lõppes otsusega jätta maaomaniku kaebus rahuldamata. Transpordiameti projekteerimistingimused jäid kehtima. Mitmeid 27.03.2026 arvamuses kajastatud teemasid käsitleti põhjalikult kohtuasjas ja projekteerimistingimuste menetluses (Transpordiameti korraldus 20.10.2022 nr 1.1-3/22/767 koos lisadega). Selguse ja ülevaatlikkuse huvides vastame siin ka neile punktidele lühidalt uuesti. käsitle. Punktis 1, 12, 13 viidatud kompromissettepanekuid on Transpordiamet kaalunud ja ei arvesta järgmistel põhjustel. 1) Ettepanekut pikema parempoolse bussiplatvormi rajamiseks, mis kattuks Rohuneeme tee 65d kinnistuga (89001:003:0288) ei arvestata, kuna Rohuneeme tee 65d kinnistu osas taotleti ristumiskoha rajamist ja Transpordiamet on selleks nõuded väljastanud; ristumiskoha ja bussitasku kattumine ei ole liiklusohutu lahendus. 2) Ettepanekut kavandatud ülekäiguraja nihutamiseks 2-3 m võrra Viimsi keskuse suunas Transpordiamet ei arvesta, kuna see halvendab liiklusohutust, sest mööda ülekäigurada teed ületava liikleja teekond ülekäigurajal pikeneb ja ületus asub kohakuti bussitaskuga. Püüsi peatuse näite osas asub amet seisukohale, et mõnes teises kohas esineva ammusest ajast pärineva halva näite või halva praktika kordamine ei ole põhjendatud ja ei aita kaasa liiklusohutuse parandamisele.

	<p>65f kinnistu sisehoovis olevale võimalikele inimestele ja varale, kuna on võimaliku õnnetuse korral täiendavaks takistuseks vältimaks liikluskahjude ulatumist Rohuneeme tee 65f kinnistule jne. Praktikas on mitmeid näiteid, kus liiklusõnnetuse korral on sõiduk paisanud hoonesse või aeda ning seda sõltumata äärekivist. Kõigi vastavate mõjude ulatus oleks oluliselt väiksem, kui kavandatakse esitatud alternatiivseid lahendusi ning puud säiliks.</p> <p>5. Liiklusseaduse (LS) § 21 lg 2 p 6 ning lg 4 p 1 kohaselt ei tohi sõidukit peatada ega parkida ülekäigurajal ning lähemal kui viis meetrit enne ülekäigurada. Eeltoodu tähendab, et Rohuneeme tee 65f kinnistu sissesõidu alal ei tohi mistahes sõiduk, välja arvatud eritalituse sõiduk, peatada ega parkida. Vastuväite esitaja on teadlik, et parkida tuleb enda kinnistu piiril, kuid tuleb arvestada reaalse elulise olukorraga, kus paratamatult sõidukid vähemalt teatud aja on sunnitud parkima väljaspool kinnistu piire värava taga, mis on tavapärane praktika üldjuhul kõikide eramute puhul, mis asuvad tiheasustuspiirkonnas (kinnistut külastavad erinevad teenuse osutajad, näiteks postiljon, kullerid, lisaks külalised, võimalik on olukord, kus väravat ei ole võimalik avada jne). Lisaks võib talvisel perioodil suurest lumesajast tulenevalt olla võimatu mitme sõidukitega kinnistule parkida jne. Teisisõnu, igapäevases tavapraktikas võib leida väga erinevaid olukordi, kus tiheasutusalas sõidukit peatuvad ja pargivad teatud aja ka kinnistu piirest väljas nõ värava taga. Vastavad elulise olukorrad on Eelnõu aluseks olevas ehitusprojekti jätetud arvestamata.</p> <p>6. A.V. on korduvalt varasemalt Transpordiametile selgitanud, et ülekäiguraja kavandamine vastavasse asukohta muudaks väljasõidu Rohuneeme tee 65f kinnistult ebatavaliseks ning paratamatult seeläbi kahjustub liiklusohutus. Rohuneeme tee 65f kinnistu hoonestamisel, haljastamisel ja parkimiskohtade kavandamisel ei saanud eeldada, et kinnistul tuleb tagada sõidukite ümberpööramise võimalus. On ilmne, et praktikas ei ole võimalik alati sõidukil kinnistu piires ümber pöörata ning paratamatult toimub kinnistult väljasõit tagurdades. Asjaolu, et sõiduki juht peab alati veenduma ohutuses, ei muuda fakti, et ülekäiguraja kavandamine vaidlusalusesse asukohta, muudab väljasõidu igal juhul kinnistult ohtlikumaks. Eluline olukord on igapäevaselt ka teine – üldjuhul eramute piirkonnas toimub kinnistutelt väljasõit tagurdades. Vastava kinnituse saab mistahes eramute piirkonnas liikudes ning üldjuhul toimub eramute aedadest väljasõit tagurdades. Eeltoodud elulistest olukordadest lähtuvalt ei ole ülekäigurada rajatud tiheasutusalal eramute sissesõidu äärde. Eraldi tuleb rõhutada, et ka Transpordiameti enda esindaja on märkinud, et tegemist ei ole tavapärase praktikas kasutatava lahendusega.</p> <p>7. Lisaks näeb ehitusprojekt ette Rohuneeme tee 65f praeguse sissesõiduala ümberehituse, vt väljavõtte projektist ning fotod olemasolevast olukorrast.</p> <div data-bbox="587 1207 1626 1528">The block contains two images. On the left is a technical site plan or map showing a road intersection with various colored zones (green, yellow, red), dimensions (e.g., 4.25, 4.29, 4.33, 0.5), and labels like 'UV-52W', 'Bet. kivi', and 'Metal'. On the right is a photograph of a paved road area with a modern building in the background and trees.</div> <p>Vastavas osas seletuskirjas mistahes selgitused puuduvad. Rohuneeme tee 65f kinnistu piirdeaed on elektroonilise liugväravaga, mis on paigaldatud lähtuvalt praegusest olukorrast. Samuti on kinnistuga piirnev ala tänavakivisillutisega. Seevastu on ehitusprojekti joonisel vastav ala muudetud märkimisväärselt kitsamaks ning suures ulatuses osas asendatud haljasalaga. Eeltoodu aga tähendab, et kogu väravatagune ala tuleb ümber ehitada, väravalahendus koos automaatikaga ümber ehitada jne.</p> <p>8. Vastavas osas projektis selgitused ja lahendused puuduvad. Tegemist on olulise omandiõiguse riivega, mis eeldab esmalt asjakohast vajadust niivõrd ulatuslikuks elukeskkonna muutuseks kui ka asjakohast hüvitist. Seevastu ei ole antud juhul esitada ühtegi põhjendust, et miks on vajalik kinnistuga piirneva asfaltpinnasega ala asendamine murukattega alaks ja seda olukorras, kus niigi on kinnistult sisse-väljasõit kitsas. Samuti muudetakse seeläbi ehitusperioodiks kinnistule sissesõit võimatuks ning puuduvad selgitused, et kuidas on vastaval perioodil Rohuneeme tee 65f kinnistu sihtotstarbeline kasutus tagatud.</p>	<p>Punkt 2. Transpordiamet ei otsi ainuõiget lahendust, vaid projekteerimisülesandele ja liiklusohutu põhjustavale probleemile vastavat lahendust. Antud juhul on peamiseks probleemiks bussipeatuste vahel teeületusvõimaluse puudumine. Projekteeritud ja ehitusloa objektiks olev lahendus vastab lähteülesandele, eesmärgile ja projekteerimistingimustele.</p> <p>Punktid 3 ja 4. Riigitee projektiga on kavandatud tegevused riigitee alusel maal ehk riigitee katastriüksusel, sh on haljastuse likvideerimine kavas teemaal. Eramaa omanikul ei saa olla ootust, et väljaspool tema kinnistut teistel era- või riigi omandis olevatel maadel jääb olukord muutumatuks. Antud juhul on Rohuneeme tee 65f kinnistuga külgneval alal asuva olemasoleva bussipeatuse ühendamiseks kavas lühike kõnniteelõik ning ülekäigurada. Need on projekteerimisel riigile kuuluvale transpordimaa sihtotstarbega katastriüksusele, funktsionaalselt seotud olemasoleva liikluslahendusega ning vajalikud avalikes huvides. Väljaspool kinnistut asuva paari mägimänni likvideerimise vajadus tuleneb sellest, et mändide auskoht kattub kavandatava jalgteelõiguga. Puude likvideerimine parandab mh nähtavust kinnistult väljasõidul. Kuivõrd kinnistu piirile on rajatud tugev kivimüür, ei ole tõsiseltvõetav oht, et teelt väljasõidul paiskub sõiduk hoonesse vms.</p> <p>Punkt 5. Nii peatumine kui parkimine teedel on reguleeritud liiklusseadusega. Liiklusseaduse § 2 p 52 kohaselt on peatumine sõiduki ettekavatsetud seismajätmine sõitjate peale- või mahamineku või veose laadimise ajaks ning liiklusseaduse § 2 p 49 kohaselt on parkimine sõiduki ettekavatsetud seismajätmine kauemaks, kui seda on vaja sõitjate peale- või mahaminekuks või veose laadimiseks. Vastavalt liiklusseadusele ei tohi ka tänases olukorras ristumiskohal või peatuda ega parkida. Esiteks ei tohi ristumiskohta sulgeda ning käesoleval juhul, kuna Rohuneeme teel puudub jalg- ja jalgrattatee mere pool sõiduteed, siis kasutavad teepeenart liikumiseks jalakäijad. Liiklusseaduse § 20 lg 1 alusel ei tohi juht peatada ega parkida sõidukit nii, et see võib sulgeda teiste sõidukite liikluse sissesõiduks või väljasõiduks hoovi, garaaži, õuealale ja teega külgnevale alale ega takistada jalakäija liikumist ülekäigurajal ja ristmikul kõnniteede kulgemise suunas. Liiklusseaduse § 21 lg 2 p 5 on sätestatud, et sõidukit ei tohi peatada kohas, kus peatatav sõiduk teeb võimatuks teiste sõidukite liikumise või takistab jalakäijaid. Samuti ei tohi liiklusseaduse § 21 lg 2 p 8 kohaselt sõidukit peatada D-kategooria ühissõiduki peatuskoha teelaiendil või ühissõidukipeatuse teekatemärgisel. Ehk siis peatuda ei tohi bussitaskus ning liiklusseaduse § 21 lg 4 p 1 kohaselt ei tohi parkida kohas, kus ei tohi sõidukit peatada. Transpordiamet peab oluliseks märkida, et olukord seoses ülekäiguraja kavandamisega parkimise või peatumise seisukohalt ei muutu maaomaniku jaoks tänasest erinevaks.</p> <p>Punkt 6. Transpordiamet on seisukohal, et tagurdamine on üks ohtlikumaid manöövreid liikluses ja juht peaks seda võimalusel vältima. Siinjuures pöörame tähelepanu, et seadus kohustab juhti selle manöövri puhul olema eriti hoolas. Need nõuded kehtivad olenemata sellest, kas ristumiskoha lähedal on ülekäigurada või mitte ning juhul on suur hoolsuskohustus juba täna. Liiklusseaduses on sätestatud, et juht peab</p>
--	--	---

	<p>9. Haldusmenetluse seaduse (HMS) § 5 lg 2 kohaselt haldusmenetlus viiakse läbi eesmärgipäraselt ja efektiivselt, samuti võimalikult lihtsalt ja kiirelt, vältides üleliigseid kulutusi ja ebameeldivusi isikutele. HMS § 4 lg 2 kohaselt kaalutlusõigust tuleb teostada kooskõlas volituse piiride, kaalutlusõiguse eesmärgi ning õiguse üldpõhimõtetega, arvestades olulisi asjaolusid ning kaaludes põhjendatud huve. Käesoleval juhul eeltoodu põhimõtetega arvestatud ei ole.</p> <p>10. Ülekäiguraja kavandamine on igati mõistlik, kuid eeltoodu ei tähenda, et ei tuleks erinevaid alternatiive kaaluda ning leida erinevatest huvidest lähtuv parim lahendus. Rohuneeme tee 65f omanik on varasemalt esitanud mitmeid alternatiivseid lahendusi, mida aga Transpordiamet pole pidanud vajalikuks sisuliselt hinnata leides, et Transpordiameti poolt pakutud lahendus on antud asukohas parim ja alternatiivide kaalumist ei ole vajalikuks peetud. Eeltoodust lähtuvalt pöördusime liiklusohutuse audiitori ning volitatud teede inseneri Raul Vibo (kutsetunnistus 189852) poole ekspertarvamuse saamiseks. Ekspert Raul Vibo koostas omapoolse ekspertarvamuse koos hilisema täiendusega (lisa 2 ja 3). Ekspert toob esile, et bussipeatuste taskute nihutus on põhimõtteliselt õige, kuid antud lahenduses ei arvesta jalakäijate vajadustega ning ei soodustata ühistranspordi kasutamist. Ekspert märgib, et arvestada tuleb jalakäijate soovijoontega selliselt, et jalakäija ei püüaks ületada sõiduteed bussi eest ega ka vahetult bussi tagant ning probleemiks on Viimsi (linna) suunalise peatuse asukoht, mida ei ole muudetud. Kuna enim potentsiaalseid ühistranspordikasutajaid asub Rannavälja tee ja sellega ristuvate harutänavate piirkonnas, siis on lahendamata nende inimeste liikumine bussipeatusesse. Ekspertarvamuses on skemaatiliselt ära toodud kavandatud jalakäijate liikumistrajektor ja jalakäijate nn soovjoon, mida praktikas asutakse kasutama. Ekspert jõuab järeldusele, et arvatavasti liiguvad inimesed peatusesse diagonaalis üle tee, mitte pakutud ülekäiguraja kaudu, kuina etteantud teekond on jalakäija soovijoonest 1,5 korda pikem, siis jalakäija ignoreerib etteantud teekonda ja liigub pigem otse. Ekspert jõuab järeldusele, et projekteeritud lahendus ei arvesta ühistranspordikasutajate vajadustega ja ei paku aastaringselt ohutut teenust. Ekspert pakub välja kaks võimalikku lahendust. Seega on lisatud ekspertarvamusega ümber lükatud Transpordiameti väide, et liiklusohutuse seisukohalt on tegemist ainuõige ja parima lahendusega.</p> <p>11. Ekspertarvamuses pakutakse välja ka alternatiivset lahendust, mis arvestab parimal viisil liiklusohutust ning ühistranspordikasutajate vajadustega. Vastavaid lahendusi võrreldes Eelnõus esitatud lahendusega, ei teki mõistlikku kahtlust, et Eelnõus pakutud lahendus ei ole õige nii liiklusohutuse, ühistranspordikasutajate kui piirnevate kinnistute omanike huvidest lähtuv.</p> <p>12. Täiendavalt pakkus vastuväite esitaja Transpordiametile välja kompromissiks lahenduse, kus ülekäigurada oleks 2-3 meetrit Tallinna pool ning nihutada Transpordiameti poolt pakutud lahendust. Samuti ei ole vajalik bussitasku niivõrd pikaks venitamine. Eeltoodu osas oleme selgitanud, et kompromisslahendus ei loo täiendavaid konfliktpunkte. Konfliktpunktid esinevad ka Transpordiameti lahenduses. Kinnistutelt väljasõit on igal juhul ohtlik ja sellega peavad sõidukite juhid arvestama. Rohuneeme tee 65e kinnistu perspektiivne juurdepääsutee on kavandatud krundi täiesti äärde Tallinna poolse piiriga kohakuti ning lahenduse paarimeetri võrra nihutamine ei tekita täiendavat ohtu. Iga mõistlik ja seaduskuulekas juht veendub enne väljasõitu ohutuses ja seda sõltumata sellest kas bussitasku on paar meetrit lähemal või kaugemal.</p> <p>13. Esitatud kompromisslahenduse võimalikkust kinnitab ka ulatuslik praktika. Üksnes ühe näitena võib tuua bussipeatuse ja ülekäiguraja paiknemise Püüsis, kus bussipeatus ja ülekäigurada asuvad üksteisele väga lähedal. Seevastu antud juhul pakume alternatiivina lahendust, kus vahekaugus oleks märkimisväärselt suurem.</p> 	<p>andma teed tagurdades kõigile liiklejatele (§ 17 lg 5 p 6), et juht peab andma tagurdades teed jalakäijale (§ 35 lg 2p 1) ja et tagurdades ei tohi juht ohustada ega takistada teist liiklejat, vajaduse korral tuleb kasutada teise isiku abi (§ 49 lg 1). Need kõik sätted kehtivad juba täna kõnesoleval kinnistule sisse-välja manööverdades.</p> <p>Ristumiskohtade nähtavusparameetrid, mis tulenevad tee projekteerimist reguleerivatest õigusaktidest ei ole arvestatud tingimustes, kus ristumiskohalt tagurdatakse riigiteele, vaid need on koostatud otse sõitjale. Ehk siis kõnesolevalt kinnistult välja riigiteele tagurdades puudub vajalik nähtavus, mh piiravad nähtavust teemaal kasvavad männid. Eelneva tõttu on mändide eemaldamine (kõnnitee lõigu rajamise tõttu) maaomaniku liiklemise eripära arvestades positiivse mõjuga, kuna parandab nähtavust ristumiskohal. Kuna antud erakinnistul on piisavalt ruumi manööverdamiseks, ei ole kinnistult välja tagurdamine ainuvõimalik lahendus ja see ei ole mõõdapääsmatu, mistõttu on soovituslik seda vältida.</p> <p>Punktid 7, 8, 14. Koostatud ehitusprojekti alusel puudub vajadus ehitada ümber Rohuneeme tee 65f liugvärav, mis asub kinnistute piiril eramaal. Ehitustöid eramaal ei ole ette nähtud. Riigitee alusel maal ehk riigitee katastriüksusel 89001:024:0005 asuv osa sissesõidust kuulub riigitee koosseisu ja riigi omandusse. Riigitee alusel alal asuv osa sissesõidust viiakse vastavusse ristumiskoha tüüpojoonisele vastava kujuga, mis on piisav ja sobilik erakinnistu teenindamiseks. Ehituse ajal tagatakse maaomanikule pääs kinnistule. Lühiajaliselt võib esineda tavapärasest ehitustöödega kaasnevat ebamugavust ja nt vahetult ristumiskoha asfalteerimise ajal tõepoolest ei saa sellest üle sõita. See olukord on ehitusprotsessi loomulik osa, kestab lühiajaliselt ja ehitustööde teostaja informeerib tööde etappidest ja ajastamisest maaomanikku ette.</p> <p>Punkt 9. Ehitusloa andmisel tuleb tagada avalike huvid ja puudutatud isikute huvid tasakaalustatud arvestamine ning leida optimaalne tasakaal kõigi puudutatud isikute vahel. Transpordiamet on seisukohal, et ehitusloa objektiks olev projektlahendus on avalikes huvides vajalik, menetluse käigus esitatud arvamused on ära kuulatud ja laekunud seisukohti on kaalutud. Arvamuse esitaja on menetluses ära kuulatud, tema argumente on kaalutud ja korraldus vastab menetlusnõuetele. EhS § 44 nimetatud ehitusloa andmisest keeldumise aluseid ei esine.</p> <p>Punktid 10 ja 11. Transpordiamet on kaalunud ekspertarvamuses esitatud lahendusi. Kõnesoleva peatuse lähedal asuvat asustuse paiknemist vaadates on selge, et seda kasutavad nii põhja- kui lõunapoolsed elanikud. Amet on seisukohal, et eesmärgipärane ja optimaalne on lahendada valgustatud ja ohutu teeületusvõimalus vahetult peatuse lähedale, et see teenindaks mistahes suunast tulevaid kasutajaid ning seda on ka projektlahenduses tehtud. Transpordiameti kogemus näitab, et kui liiklejat suunata ja luua talle kas kõnnitee lõik, ülekäigurada või mõni muu ettevalmistatud ja suunav tee-element, sh nt teekond valgustada, siis suurem osa kasutajatest hakkab seda kasutama. Suunatud ja ettevalmistatud lahendus on kahtlemata parem praegusest olukorrast, kus</p>
--	--	---

	<p>14. Nõustuda ei saa ka väitega, et kompromisslahendus ei ole vastuvõetav, kuna on tulenevalt tehnovõrkude ümbertõstmisest kallim. Esiteks saab veetrassi ümbertõstmist vältida, kui jätta äärekivi sama koha peale. Teiseks, ka Rohuneeme tee 65f kinnistuga piirneval alal on kommunikatsioonid ning kui kavandate sissesõiduala ümber ehitamist, siis tuleb ka Transpordiametile vastavate täiendavate kuludega arvestada. Kolmandaks, Transpordiametil tuleb arvestada, et Rohuneeme tee 65f sissesõidu ala ümber ehitamisega võib tekkida vajadus ka Rohuneeme tee 65f piirdeaia lahenduse, sh liugvärava muutmiseks, kuna olemasolev lahendus eeldab laiemat sissesõiduala, kui Transpordiamet kavandab. Üksnes liugväravaga seonduv kulu võib olla suurusjärgus 15000 eurot. Eeltooduga samuti ei ole arvestatud.</p> <p>15. Seega on ilmne, et sisulises koostöös on võimalik leida antud juhul kompromisslahendus. Rõhutame, et Rohuneeme tee 65e ja 65d kinnistud on hoonestamata ning piirdeaia rajamata. Vastavate kinnistute hoonestamisel saab arvestada ka bussitaskuga jmt, samas on Rohuneeme tee 65f kinnistu hoonestatud ca 16 aastat tagasi ja lähtuti vastavast olukorrast. Kahjuks ei ole siiani eeltooduga arvestanud, mida palume teha eesmärgiga siiski leida lahendus, mis arvestab Rohuneeme tee 65f omaniku huvidega.</p> <p>16. EhS § 44 p 4 kohaselt keeldutakse ehitusloa andmisest kui ehitise või ehitamisega kaasneb kinnisasja omanikule või kinnisasjaga piirnevate kinnisasjade omanikele või muudele selle mõjualas olevatele isikutele püsiv negatiivne mõju, mis on üleliia koormav ja mida ei ole võimalik piisavalt vähendada ega leevendada. Käesoleval juhul on piisavalt selgitatud ja kirjeldatud Rohuneeme tee 65f kinnistu omanikule tekkiva negatiivse mõjuga. Samuti on esitatud alternatiivsed lahendused, mille tulemusel on võimalik mõju vähendada. Vastavas olukorras Eelnõu aluseks olevale projektile ehitusloa andmine on õigusvastane.</p> <p>Seega palume projekti vastavalt muuta ning esitada muudetud lahendus Rohuneeme tee 65f omanikule seisukoha esitamiseks. Samuti palume esitatud vastuväite suulist arutelu, et leida osapooli lahendav kompromisslahendus.</p>	<p>teeületus on täiesti lahendamata ja peatuse kasutajaid ei suuna mitte miski ohutumal viisil teed ületama.</p> <p>Punkt 15. Transpordiamet ei näe võimalust vasakpoolse ehk merepoolse bussipeatuse nihutamiseks lõuna suunas. Sel juhul hakkaks peatusetasku kattuma perspektiivse ristumiskohaga Rohuneeme tee 65d kinnistul (89001:003:0288). Sellele kinnistule ristumiskoha rajamiseks on väljastatud nõuded ja ristumiskoha paiknemine kohakuti bussitaskuga ei ole liiklusohutu lahendus.</p> <p>Punkt 16. Ehitusloa objektiks oleval projektlahendusel puudub eraomandile oluline negatiivne ja üleliia koormav mõju, millele viidatakse arvamuses. Vastupidi – on avalikes huvides parandada liiklusohutust kohas, mille on probleemseks välja toonud kohalikud elanikud ja Viimsi Vallavalitsus. Silmas ei saa pidada ainult autokasutajate huve, arvestada tuleb ka teiste liiklejagruppide vajadusi, antud juhul puudusid ohutud ja ettevalmistatud lahendused kergliiklejatele. Projektiga kavandatakse selgelt piiritletud hoovist väljasõit, jalakäijatele ettevalmistatud kõnniteelõik ja valgustatud teeületusvõimalus, paraneb nähtavus hoovist väljasõidul (likvideeritakse männid, mis piiravad nähtavust, eriti tagurdades hoovist väljudes) ehk siis kinnistuga piirneval teelõigul terviklikult parandatakse liiklusohutust. Korrastatud bussipeatust ja ülekäigurada on ka arvamuse esitajal võimalik kasutada.</p> <p>Erinevaid 27.03.2026 arvamuses toodud kompromissettepanekuid puudutati põhjalikult Transpordiameti ja maaomaniku osalusel toimunud ärakuulamisel 20.11.2025, mistõttu täiendava kohtumise korraldamine ei ole enam vajalik.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Jätta arvamuses esitatud ettepanekud arvesse võtmata.2. Ehitustööde ajal tagada maaomaniku teavitamine tööde ajakavast ja tagada juurdepääs kinnistule.3. Kontrollida ja tagada, et Rohuneeme tee 65f värava joonel ehitatakse ristumiskoht autoväravaga ühelaiune.
--	--	--

1.3.Piirnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade osas ehitusloa menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul ehitusloa eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi ehitusloa eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 42 lg 9).

Katastriüksuse lähiaadress	Katastritunnus
Rannametsa tee 1	89002:002:1150
Rannametsa tee 11	89002:002:0190
Rannametsa tee 3	89002:002:0940

Rannametsa tee 5	89002:002:0410
Rannametsa tee 7	89002:002:0850
Rannametsa tee 9	89002:002:0130
Rannapiiri tee 1	89002:002:0250
Rohuneeme tee 50	89001:003:3480

Rohuneeme tee 65c	89001:003:0051
Rohuneeme tee 65d	89001:003:0288
Rohuneeme tee 65g	89001:003:1169
Tüürpoordi	89002:002:1353

* Kui kooskõlastaja või arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul tee ehitusloa eelnõu saamisest arvates kooskõlastamisest keeldunud või arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse ehitusloa eelnõu kooskõlastaja poolt vaikumisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi ehitusloa eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 42 lg 9).